

**F2 MICK SCHUMACHER ONORA IL PADRE VINCENDO IN UNGHERIA**

BE 6,00 € - MC CÔTE D'AZUR 5,80 €  
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €  
CH OTT. 7,70 CHF - CH 8,00 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 32

Anno LVIII Settimanale 6-12 agosto 2019

**3,50 Euro** (Italy only)



**IN EDICOLA  
DAL 10 AGOSTO  
AUTOSPRINT  
PLATINUM  
CON GOZZI  
CHE SVELA  
LA LEGGENDA  
FERRARI**



**IL POSTER  
DELLA DS  
TECHEETAH  
AL TOP  
IN FORMULA E  
CON VERGNE**



90032  
770005 1174006  
Publi-Mark SpA s.p.a. - tel. 051/262020 (com. n. 4820) - info@publi-mark.it - c.f. 03834091001

**GP UNGHERIA**

# HUNGAROKING

**Hamilton** vince dopo una rimonta da mito su **Verstappen**. Ferrari terza con **Vettel** e quarta con **Leclerc**, ma con oltre un minuto di distacco...

GETTY IMAGES



**THE CHOICE OF CHAMPIONS**



**Official Partner of Audi DTM**  
Misano World Circuit Marco Simoncelli



# Lewis i rivali se li beve tutti!

**L**a sintesi estrema di un Gp e di un Mondiale nel quale Lewis Hamilton manda davvero tutti in vacanza è in fondo a questa pagina, nella vignetta del nostro Matitaccia. Hungarodrink. Già perché il 5 volte iridato (che ha già le mani attorno al sesto titolo) i suoi avversari se li beve tutti. Pure quando sembra impossibile. Come fino a un certo punto era successo anche a Budapest. Dove un capolavoro di strategia della Mercedes ribalta l'inerzia di un match che pareva impossibile da portare a casa, dopo un tentativo di sorpasso andato a vuoto e un Gp che sembrava correre sempre più incontro a Max Verstappen. A 21 giri dal termine quella indicata dal tattico delle Freccie d'Argento James Volwes poteva sembrare anche una mossa suicida. E invece... «Senza Lewis in macchina certe strategie possono diventare dei boomerang», ha confessato candidamente Toto Wolff, dinanzi all'ennesima impresa del suo fuoriclasse. Così grande che, adesso, ha finito per stritolare anche il suo compagno di squadra Valtteri Bottas che se ne va in ferie e ha un piede (ma forse anche tutti e due) fuori dalla Mercedes. L'ultimo Gp prima delle canoniche tre settimane di sosta regala un'altra sfida entusiasmante. Con un Verstappen superlativo e un Hamilton straordinario. Il resto è buio pesto. Soprattutto in casa Ferrari. Il terzo posto di Vettel e il quarto di Leclerc a un minuto dalla vetta è un fardello pesante sulle spalle di un team

che chiude la prima fase della stagione con troppi rimpianti, diversi errori, neanche una vittoria e la consapevolezza che, adesso, oltre alle solite Mercedes ci sarà da guardarsi (molto) anche dalle prestazioni della Red Bull (almeno di quella di Verstappen). Un momento duro dentro a una stagione più difficile del previsto con troppe occasioni gettate al vento e la voglia di regalare almeno una gioia al sempre più abbattuto popolo rosso...



**È IN EDICOLA  
DAL 10 AGOSTO  
UN AUTOSPRINT  
PLATINUM  
IMPERDIBILE**

Una bella gioia a chi ha il cuore da corsa dipinto di rosso l'ha, invece, regalata in Ungheria Mick Schumacher che ha onorato il padre vincendo la prima gara della carriera in Formula 2. Un successo e una grande emozione sulla stessa pista dove quindici anni orsono Michael si laureava campione del mondo per la quinta volta consecutiva con la Ferrari e andava a cogliere il settimo titolo iridato della carriera. Sono scese anche alcune lacrime mentre il ragazzino sul podio

festeggiava prima di chiarire che lui non ha in nessun modo voglia di accelerare i tempi e che in F1 correrà solo quando sarà pronto. Detto per inciso, comunque vada, facciamo il tifo per lui.

Nel Mondiale Rally, che la sua pausa estiva l'ha già consumata, la ripresa delle ostilità in Finlandia è stata soprattutto la cronaca di una vittoria annunciata. Quella di Ott Tanak e della Toyota Wrc che hanno messo a ferro e fuoco le speciali della classica nordica. Con il quarto successo messo in sacoccia quest'anno il 31enne estone ha ora allungato in vetta al Mondiale Piloti: ha un distacco di 22 punti su Ogier e 25 su Neuville. Mancano ancora 5 gare alla conclusione del campionato, troppe per dare dei giudizi definitivi, ma è abbastanza chiaro che il pilota nato a Karla ha davanti a sé una chance clamorosa per mettere le mani sul primo titolo iridato della sua carriera. E già dal prossimo round sull'asfalto della Germania ne vedremo delle belle. ●

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 18** GP UNGHERIA HUNGAROKING
- 24** GP UNGHERIA FERRARI SEI SU TERZI A PARTE
- 27** GP UNGHERIA VOCI FERRARISTE
- 28** GP UNGHERIA RED BULL IPERAGGRESSIVA
- 30** GP UNGHERIA GLI OSCAR
- 32** GP UNGHERIA LOTTA TRA TITANI
- 34** GP UNGHERIA McLAREN LA RINASCENTE
- 36** GP UNGHERIA ICEMAN È SEMPRE LUI
- 38** GP UNGHERIA TORO SAZIATO
- 39** GP UNGHERIA RENAULT INVOLUZIONE
- 42** GP UNGHERIA IL TABELLONE

### VELOCITÀ

- 46** F2 SCHUMACHER PRIMA GRANDE FIRMA
- 48** F3 PRIMA VOLTA DIVISA PER DUE
- 50** PORSCHE SUPER CUP AMERMULLER IN VETTA
- 52** STORIE AMERICANE INDYCAR TEMPO DI BILANCI
- 68** SALITE DUELLO AD ALTA QUOTA
- 78** PRODUZIONE SPRINT LEONE GRANDI ARTIGLI

### RALLY

- 56** WRC TANAK GRAN BALZO IN ALTO
- 64** IL RICORDO INDIMENTICABILE THERIER
- 66** MONOMARCA TROFEO DI GRAN CACCIA

### RUBRICHE

- 8** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 10** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 12** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 14** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 16** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 40** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 72** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT

# Autosprint

## sempre in edicola ad agosto

**PUNTUALMENTE OGNI MARTEDÌ VI FAREMO COMPAGNIA NELLE VOSTRE VACANZE. TANTE LE INIZIATIVE EDITORIALI TRA POSTER, AS PLATINUM E AS GOLD COLLECTION...**

**C**ari lettori,

quest'anno Autosprint non va in vacanza. Neanche ad agosto. Puntualmente ogni martedì saremo in edicola. I motori (almeno in F.1) si spengono. La nostra passione resta accesa. Nel mese vocato da sempre alle ferie vi terremo compagnia con il vostro settimanale da corsa e anche con altre iniziative editoriali di grande lettura che (se vorrete) accompagneranno le vostre giornate di relax sotto l'ombrellone o in quota al refrigerio delle montagne. Non perdetevi, quindi, l'appuntamento in edicola perché abbiamo in serbo diverse sorprese.

Si inizierà martedì 13 agosto: troverete un Autosprint molto speciale. Si tratta, infatti, di una fantastica retrospettiva del 1979 anno di grazia per la Ferrari e per tanti altri protagonisti che all'epoca firmarono bellissime imprese rimaste nella leggenda.

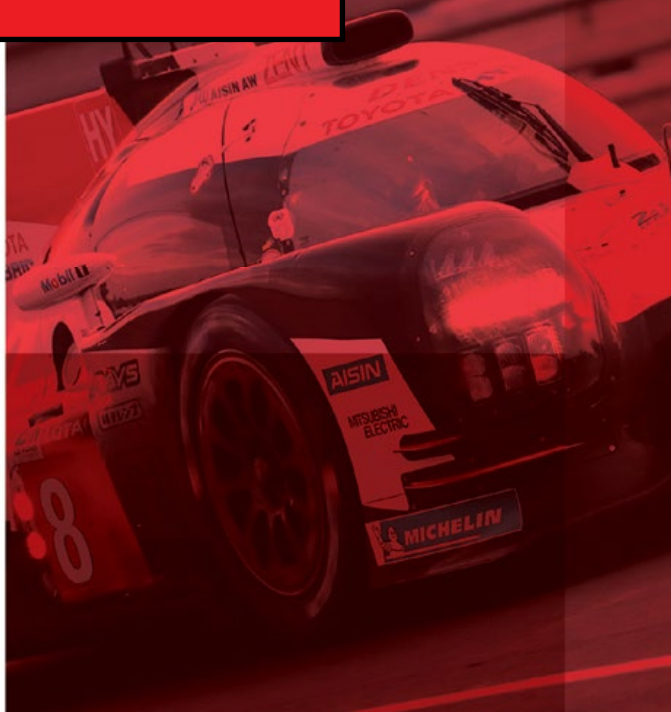
E in fatto di leggenda non è da meno un nuovo numero di Autosprint Platinum in uscita dal 10 agosto, che raccoglie tutti gli articoli scritti su Autosprint per quasi un decennio da Franco Gozzi, il delfino di Enzo Ferrari. I nostri più affezionati ricorderanno la celebre rubrica Tunnel, che per anni ha chiuso l'ultima pagina del giornale nella quale Gozzi (che detto per inciso è stato anche ghost writer del Drake) raccontava le più belle storie da corsa vissute al fianco del Commendatore. Da sabato 17 agosto sarà, invece, la volta di un nuovo numero di As Gold Collection (da ben 194 pagine) sui nove piloti divenuti campioni del mondo con la Ferrari. Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Niki Lauda, Jody Scheckter, Michael Schumacher e Kimi Raikkonen: nove iridati con la Rossa per un totale di 15 titoli. Infine su tutti i numeri di Autosprint in uscita nel mese di agosto troverete allegato anche un poster con le vetture protagoniste nelle varie categorie in cui si declina il motorsport: dalla Formula E al Mondiale Endurance; dal Mondiale Rally alla Formula Uno. ●

**AS GOLD COLLECTION IN EDICOLA DAL 20 AGOSTO**



# LE GRANDI PROTAGONISTE

DAL  
**13 AGOSTO**  
IN EDICOLA



\*Al costo di € 3,50.

Il doppio poster\* della  
**TOYOTA TS050 HYBRID (Wec)**



MONDIALE ENDURANCE  
**TOYOTA TS050**

Con Autosprint, nel mese di Agosto, i doppi poster di 4 auto protagoniste  
in 4 diversi campionati per rivivere l'emozione.  
Nel numero in edicola dal 13 Agosto la TOYOTA TS050 HYBRID (WEC).

**AUTO  
SPRI  
NT**

# COME ENZO È DIVENTATO IL DRAKE

CURIOSITÀ E MOLTO ALTRO PER ENTRARE  
DENTRO I SEGRETI DI MARANELLO

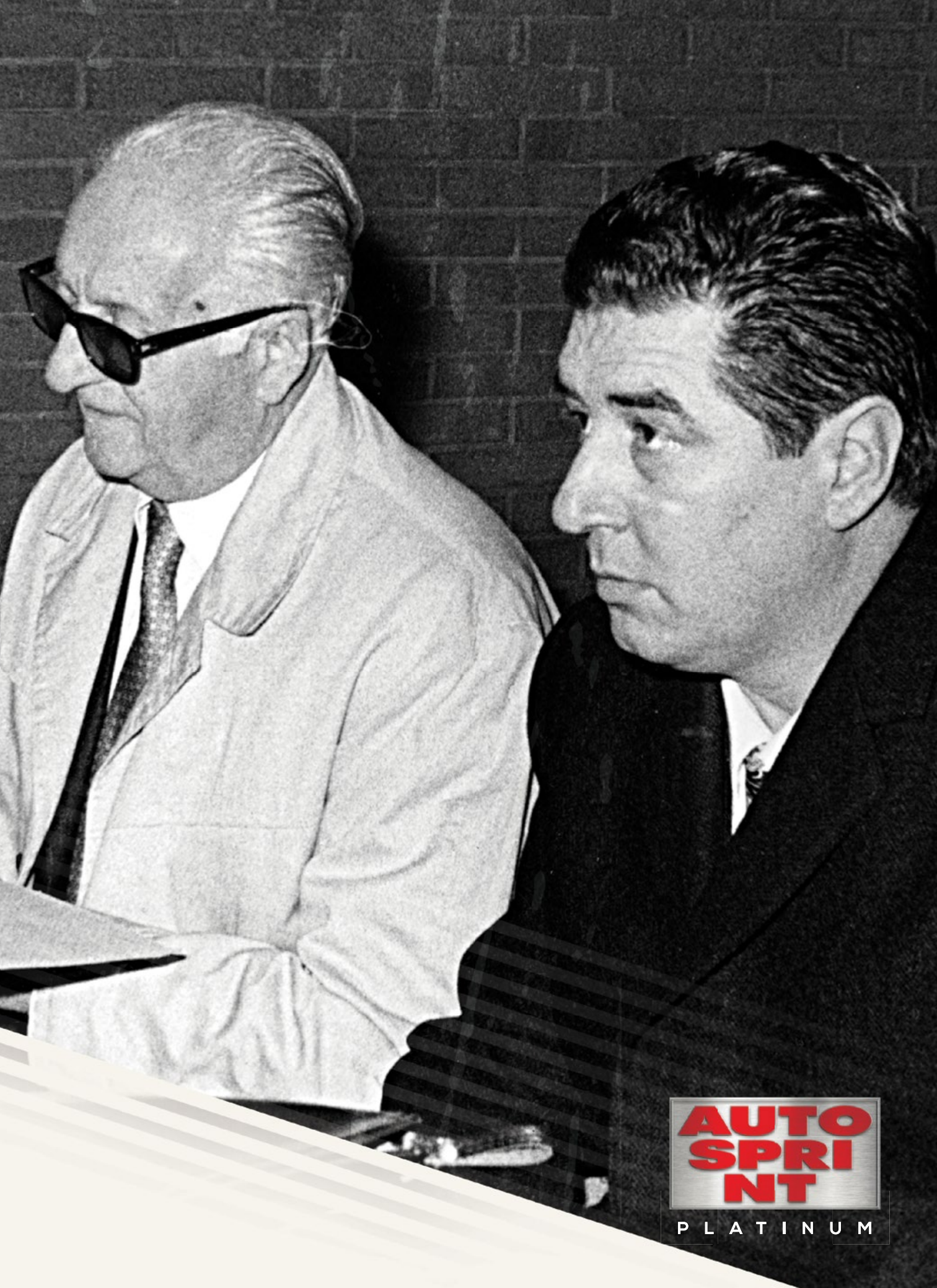


\*€ 8,90 + il costo di Autosprint.

NON PERDERE L'ENTUSIASMANTE RACCOLTA DI TUTTI GLI ARTICOLI  
DI FRANCO GOZZI, L'OMBRA FEDELE DI ENZO FERRARI.

Nella nuova uscita di **Autosprint Platinum** troverai le più significative puntate di **Tunnel**, che rappresentano un'antologia unica, preziosa e appassionante di alcuni tra i momenti più importanti della storia dell'automobilismo ma anche un ricettacolo di episodi inediti e sorprendenti, maturati in una vita al servizio del Grande Vecchio.

**DAL 10 AGOSTO IN EDICOLA\*.**



**AUTO  
SPRI  
NT**

P L A T I N U M



# Hammer eccezionale

**HAMILTON SI RIVELA CAMPIONE UNICO, GRAZIE A UNA RIMONTA DA MITO CON LA QUALE BATTE VERSTAPPEN, RIBADENDO D'ESSERE IL NUMERO UNO DEL CIRCUS IRIDATO**

**A** volte mi capita di dare un'occhiata alle classifiche dei Gran Premi di una volta e resto impressionato da due cose: i distacchi tra le macchine che spesso erano abissali e la distanza delle gare, che metteva paura se solo penso agli oltre 500 chilometri del primo Gp iridato a Monza nel 1950 o ai 602 km del Gp di Francia a Reims nel 1951. Una fatica infernale guidare quelle macchine, gomme che si sbriciolavano, benzina dappertutto. E poi mi chiedo, di tanto in tanto, quali fossero le immagini nella mente dei piloti durante gare davvero interminabili. Pensieri che erano certamente ossessioni: non uscire di pista, controllare la macchina, assicurarsi che il motore non surriscaldasse, che i freni reggessero. Comunicazioni col box? Zero, salvo un cartello con scarse indicazioni ad ogni giro, con dati di cose già avvenute.

E allora mi chiedo come si sarebbe trovato Lewis Hamilton nei Gran Premi degli anni Cinquanta, dando per scontato che sarebbe andato fortissimo e sarebbe stato tra i migliori, perché certe qualità esulano dal tempo. Ma come si sarebbe destreggiato nel silenzio degli 80 giri di Monza, lui che domenica scorsa non ha fatto altro che dialogare con i suoi uomini al box, chiedendo di tutto, dai tempi su giro di Verstappen a indicazioni sui vari tipi di pneumatici suoi e di Max, a temperature e usure dei freni Mercedes, alla posizione di Bottas. C'è mancato poco che chiedesse qualcosa sulle amichevoli di calcio dell'Atalanta e del Bologna e avrebbe completato il cerchio.

Non penso affatto che la sete di dialogo di Hamilton sia un vizio o un difetto. Anche Michael Schumacher era un chiacchierone durante i Gran Premi e questa è probabilmente la somiglianza maggiormente marcata tra i due. Ma più che una caratteristica, questa voglia di dialogo mi sembra una grande qualità aggiuntiva.

La Formula Uno moderna offre risorse che una volta erano inimmaginabili. E un pilota ha il dovere di sfruttarle per intero, sino in fondo. Perché, alla luce di questo, Hamilton non dovrebbe chiedere le informazioni che desidera ai suoi tecnici, per poi trarne le conclusioni? Fa parte della gara, del-



”  
**L'INGLESE NON  
SI ACCONTENTA  
DI ESSERE  
LEADER, MA  
VA A CERCARE  
LA VITTORIA,  
SUBLIMANDO  
LA SUA  
SUPREMAZIA**







le peculiarità di un campione che vuole avere a disposizione tutti i dati prima di decidere che cosa fare in pista.

Non sempre è Hamilton che trae le conclusioni di quello che gli succede attorno. In Ungheria ho avuto la netta sensazione che sia stata la Mercedes a costringerlo a quella tattica che sulle prime è apparsa scellerata e poi, man mano si avvicinava la bandiera a scacchi, si è rivelata vincente. Anzi vintissima. Il modo caloroso e pieno di gratitudine in cui Hamilton, alla fine, ha ringraziato gli strategi del team mi ha dato la conferma che forse, fosse dipeso da lui, non avrebbe fatto la seconda sosta a 22 giri dalla fine per montare le Pirelli a mescola Media.

Evidentemente la Mercedes aveva capito che Hamilton, nel tentativo di scavalcare Verstappen al 38° passaggio, aveva usurato troppo le coperture, anche se nel "dritto" aveva sacrificato pochissimo, tornando quasi subito in scia all'olandese. Secondo i suoi tattici, però, a pari gomme non ce l'avrebbe fatta a superare il rivale della Red Bull. E allora, dovendo mettergli nelle mani un jolly, la Mercedes lo ha fatto improvvisamente rientrare per fornirgli una chance con le Medie.

Quando tuttavia si è visto che al 48° dei 70 giri della gara Hamilton era staccato di 21 secondi abbondanti, è stato normale pensare a un azzardo eccessivo. Invece Hamilton ha mandato all'aria tutte le previsioni più pessimistiche con una rimonta da favola e col capolavoro a due passaggi dal termine. Vantaggio di gomme? Certo. Ma va soprattutto chiarita una cosa: solo con Hamilton una tattica del genere poteva essere attuata, nel panorama di questa Formula Uno. Perché solo Lewis ha la statura, l'accortezza e la velocità per rendere possibile l'impossibile.

Il sorpasso, che sulla carta pareva la cosa più difficile da concretizzare, Hamilton l'ha fatto al primo colpo, con una decisione tale che un combattente come Verstappen, pur limitato dalle coperture che aveva in quel momento, non ha opposto resistenza. Due giri prima, parlando col suo box, Max si era già arreso: «*Non posso farcela*», aveva sussurrato quando il suo margine di vantaggio sfiorava il secondo. L'Ungheria ha quindi rimesso le cose a posto dopo la sbandata del Gp della Germania, con le innumerevoli Safety Car, riportando in cima il pilota migliore dell'ultimo decennio. Lui. Un Hamilton che, visto il vantaggio nel campionato, poteva anche lasciar perdere e accettare un secondo posto. Invece no. Ha voluto ribadire la propria supremazia nel modo più difficile e quasi impossibile.

Un ammonimento a chi parla di cambio della guardia tra vecchi e giovani. L'applauso che Lewis ha ricevuto dai tifosi di Verstappen è stata poi una cosa bellissima, persino commovente. E subito mi sono venuti in mente i fischi che Monza solitamente riserva a tutti i piloti che non guidano una Ferrari. Invece l'allegria brigata arancione degli olandesi ci sta riportando a un clima di lealtà che si era perso o dimenticato. La bravura di Hamilton ha saputo risvegliare anche questi sentimenti, senza dimenticare il pensiero, venuto dal cuore, che Lewis ha voluto dedicare a Niki Lauda. Eccezionale. Unico. ●



# Graffi da vecchi leoni

**B**UDAPEST - 66 anni di Hamilton e Vettel contro i quasi 44 di Verstappen e Leclerc e hanno vinto i vecchi. Due situazioni completamente diverse: una la sfida per la vittoria, vinta da Lewis, il più vecchio con i suoi 34 anni, di cui 12 in F.1, contro il 22enne, da compiere, Verstappen che, a dispetto della sua "tenera" età è già alla sua quinta stagione. Nessuno ha vinto quanto Verstappen a 21 anni e 10 mesi, solo Vettel ne aveva vinte 2, nessuno degli altri mostri della storia ha vinto da così giovane. Dall'altra Vettel, 32 e 12 stagioni in F.1 contro il più "cucciolo" del gruppo, Leclerc che ha sì le stesse primavere di Verstappen, ma è il più piccolino in F.1, tra i grandi, con il debutto arrivato "solo" nel 2018. I due vecchi leoni si sono messi a caccia per far capire ai due ragazzini che non sono ancora da pensione.

Forse serviva più a Vettel dopo 5 qualifiche alle spalle di Leclerc che a Hamilton che di fatto ha messo le mani sul sesto titolo e ne ha vinte 8 su 12 con 250 punti all'attivo, record assoluto, da quando la vittoria ne vale 25. Sono state le strategie diverse a dare forza ai due campioni del mondo, ma bravi loro a volerle. Durante la gara Hamilton ha chiesto al muretto di inventarsi qualcosa e l'hanno fatto, così come Vettel, già da sabato ha chiesto di poter andare lungo con la gomma gialla per mettere la rossa nel finale. Forse qui ha prevalso l'esperienza, più lucidità nel capire con i rispettivi ingegneri quale era la scelta migliore, per due situazioni comunque molto diverse e molto distanti, considerando il distacco più ampio stagionale tra il primo e la prima rossa, oltre al minuto.

Una debacle che solo due vittorie a Spa e Monza, piste più adatte a questa insufficiente SF90 possono rendere meno amara, ma non salvare. I leoni graffiano eccome. Hamilton ha vinto la sua più bella gara stagionale. Invocava duelli e lo ha trovato con chi ha 13 anni in meno, quasi a ricordare quando Senna era alle

**I SORPASSI  
DI HAMILTON  
A VERSTAPPEN  
E DI VETTEL  
SU LECLERC,  
SITUAZIONI  
DIVERSE MA  
MESSAGGI  
DAVVERO  
INEQUIVOCABILI**

prese con il giovane rampante Schumacher, classe 1960 contro 1969 del tedesco. Ogni occasione era buona allora per far capire a Schumi che doveva faticare ancora per arrivare al suo livello, così come Hamilton ha fatto in Ungheria con Verstappen. È scritto, salvo cataclismi, che saranno Max e Charles a scrivere le pagine bianche del futuro di questo sport, in attesa dell'annuncio Mercedes dell'ingaggio di Esteban Ocon al posto di Bottas. Il francese ha un anno in più dei due quasi coe-



tanei e ha dalla sua il titolo di F.3 del 2014, vinto con 478 punti contro i 411 di un certo Max Verstappen. Avrà la sua occasione anche lui a meno che Hamilton non metta un veto e voglia la conferma di Bottas.

I cavallini scalpitano, lo fa Norris, lo fa Albon e lo fa Russel, il campione F.2 che ha fatto un week end magnifico a Budapest guidando un'orrenda Williams, ma i vecchi hanno ancora le unghie belle affilate, lo ha dimostrato anche Raikkonen, ancora a punti e ancora costante nel cercare di far riportare in alto in classifica l'Alfa. È un sfida generazionale in un ricambio inevitabile, ma sappiamo tutti quanto è bello quando chi ha scritto la storia di uno sport, non molla, almeno fin quando

”

**HAMILTON HA VINTO LA SUA GARA PIU BELLA QUEST'ANNO, INVOCAVA IL DUELLO E LO HA TROVATO CON CHI HA 13 ANNI MENO DI LUI...**

ha da dire la sua. Tra i super sportivi ricordo solo Tomba, nello sci, capace di lasciare ancora da vincente. Hamilton potrà farlo con serenità dopo aver battuto le 91 vittorie di Schumacher, oggi a -10 e quantomeno eguagliato i 7 titoli, non ce lo vediamo proprio svernare in un team minore pur di non lasciare. La pensione però è ancora ben lontana, la grinta, la cattiveria e la fame, gli va riconosciuto, sono le stesse che aveva a Melbourne nell'ormai lontano 2007, quando ha debuttato con la McLaren, al fianco di Alonso. Li vorremmo congelare per la loro bellezza sportiva, non possiamo, godiamoceli finché dimostrano che i giovani devono ancora macinare chilometri per costringerli a smettere. ●

#### **IL MOMENTO SUPREMO**

È il momento supremo del Gp d'Ungheria: dopo aver recuperato 19 secondi in 18 giri Hamilton infila Verstappen, balza al comando della corsa e va a conquistare una straordinaria vittoria





GETTY IMAGES

# Carico pendente

QUANDO SERVE IL MASSIMO LA FERRARI SI PIANTA  
PERCHÉ, SEMPLICEMENTE NON NE HA ABBASTANZA

**È** sempre rassicurante Mattia Binotto, anche quando gli tocca spiegare le ondulazioni della sua Rossa, non del tutto comprensibili per noi, sprovvisti come siamo di lauree ingegneristiche e di dati aerodinamici.

Già, perché ci vuole qualche attimo per cercare di comprendere come mai una macchina veloce e performante ad Hockenheim, diventi lenta e affannata a Budapest. Il tema è legato alla parola chiave di questa annata di passione rossa: "carico".

Quando serve il massimo, la Ferrari si pianta perché, semplicemente, non ne ha abbastanza, non



**” ABBIAMO DAVANTI  
UNA SECONDA  
PARTE DI STAGIONE  
DA ULTIME SPIAGGE,  
A COMINCIARE  
DA QUELLE DI SPA  
E MONZA, ANCORA  
UNA VOLTA  
TEORICAMENTE  
BUONE PER I BAGNI  
DI SOLE. TARDIVI  
MA INDISPENSABILI  
PER NON CADERE  
IN UNO STATO  
DEPRESSIVO  
INSOPPORTABILE**

può superare una certa soglia che per altri, a cominciare dalla Red Bull, pare del tutto abbordabile.

Così andiamo in pausa estiva, un po' mogi, al pari di Vettel & C, consapevoli di aver accumulato molte delusioni perché quando va male sul fronte tecnico, tocca mandar giù in uno stato di semi impotenza e quando potrebbe andar meglio se non

**DALLA VETTA IL DISTACCO  
È DAVVERO ENORME**

**Vettel supera Leclerc e va a conquistare la terza piazza con il compagno di squadra che chiude alle sue spalle. Ma il distacco dalla vetta è davvero enorme**

bene, salta fuori sempre qualche magagna inattesa e inopportuna; qualche guasto non previsto; qualche giudice che ti fa andare la luna di traverso; qualche errore umano che fa saltare un possibile buonumore.

Adesso abbiamo davanti un autunno da ultime spiagge, a cominciare da quelle di Spa e di Monza, ancora una volta teoricamente buone per i bagni di sole.

Tardivi ma indispensabili onde cadere in uno stato depressivo insopportabile. C'è una macchina che funziona maluccio rispetto alle attese; c'è una relazione con il gommista che non funziona per niente e poi ci sono pesi più profondi e rilevanti, a cominciare da quanto avvenuto lo scorso inverno quando i massimi vertici Ferrari hanno atteso troppo tempo prima di assegnare pieni poteri proprio a Binotto, mantenendo dentro la scuderia una situazione di incertezza se non di disordine, data la diversità – enorme – di visione della dirigenza passata.

Una perdita di tempo rilevante con una serie di ambiguità e fraintendimenti interni che hanno di certo pesato sulla fase finale del lavoro di affinamento della macchina 2019. La Ferrari, in aggiunta, non ha il budget della Mercedes e nemmeno un organico altrettanto massiccio. Ma è vero che qualcosa dentro la squadra va sistemato, cosa che Binotto ha fatto, crediamo, e stia facendo in corso d'opera.

Non c'è verso, comunque: il campionato in corso è andato ma serve come il pane, entro la fine della stagione, portare a casa qualche sorriso e distribuire un po' di allegria a una platea scoraggiata. Anche per affrontare la prossima sfida con un tono diverso da quello attuale ripristinando fiducia e un poco di ottimismo dentro e attorno al Cavallino.

Spa e Monza, come detto, che da sole valgono una cifra esorbitante, dato il prestigio storico dei circuiti, ma anche altri lidi, dove sarebbe fondamentale combattere così come accaduto in Canada o in Germania, in Austria o in Inghilterra, magari con maggiore fortuna. Ecco, anche quella verrebbe buona, un pizzico, una spintarella in luogo degli strattoni subiti sin qui nei momenti favorevoli. Questo credo sia importante per rilanciare una ipotesi davvero vincente e per tenere alto il tono durante il prossimo inverno.

Quando Leclerc avrà smaltito i propri grumi da ragazzo, emersi puntualmente e giustificatamente nei momenti topici peraltro; quando Vettel avrà ritrovato, si spera, un tono che al momento lui stesso considera pregiudicato. Insomma, molte manopole da regolare, sin troppe volendo, ma proprio per questo resta in pista l'idea che questa squadra e questa macchina, pur nella fatica, si meritino una ricompensa.

Da condividere con una folla premiata, sin qui, soprattutto per attaccamento e pazienza. ●

**” SE VA MALE SUL FRONTE TECNICO, TOCCA MANDAR GIÙ IN UNO STATO DI SEMI IMPOTENZA E QUANDO POTREBBE ANDAR MEGLIO C'È SEMPRE QUALCHE MAGAGNA**



# Mamma che emozione!

**MENO MALE CHE C'È SCHUMI JR PER NOI FERRARISTI MA LUI NON SARÀ UN'ARMA DI DISTRAZIONE DI MASSA IN UN MOMENTO DIFFICILISSIMO PER LA SCUDERIA**

**S**tavolta, con il permesso dell'augusto direttore di questa prestigiosa rivista, parlerò di mamme. La mia ha quasi novantadue anni. Ormai dispera di fare in tempo a rivedere la Ferrari campione del mondo e io faccio sempre più fatica ad offrirle spunti incoraggianti. Domenica 4 agosto, alla fine di un malinconico Gran Premio di Ungheria, la mamma mi ha gelato con una considerazione che non avrebbe sfigurato sulla bocca di una ragazzina.

Cioè mi ha detto: e come mai non mi avevi spiegato che la Rossa si è iscritta al Tour de France, la più famosa corsa ciclistica?

Alludeva al distacco accumulato da Vettel e Leclerc nei confronti della Mercedes di Hamilton e della Red Bull di Verstappen.

Ritardo ciclistico, appunto.

Ora, in nome degli equilibri di famiglia mi faccio carico di esternare una imbarazzante verità.

Alla vigilia di Budapest, anche dopo le qualifiche, Mattia Binotto aveva giurato di aver visto progressi, nel rendimento della SF90 su un circuito oggettivamente non favorevole, in ragione di curve strette e lente.

E mia madre gli aveva creduto. Forse non solo lei. Ma poi le cose sono andate come sono andate.

A scanso di equivoci: malissimo. Non credo che un terzo posto a un minuto dal vincitore possa essere salutato con soddisfazione. Non ci siamo proprio.

Escludo che Binotto abbia bisogno di un oculista o di un ottico. Nemmeno penso sia il caso di immaginare improbabili ed inutili ribaltoni.

Poiché però non possiamo dare la colpa alla invasione delle cavallette o alla pioggia di rane o alle maree della luna, ecco, facciamo così.

Vediamo la realtà per quello che è.

La SF90 è una macchina sbagliata. È sbagliata perché quando una monoposto è sana te ne accorgi da un particolare: su qualunque tracciato è competitiva. Il che non significa vincere ovunque, ci mancherebbe. Ma se la vettura è figlia di un progetto cor-



SUTTON-IMAGES.COM

retto, te la giochi a Montreal come a Budapest, nel deserto del Bahrein come nel tunnel di Montecarlo. Purtroppo non è così e lo avevamo capito in fretta, dopo le perniciose illusioni di fine inverno.

Se ne era reso conto anche mia madre, alle soglie dei suoi novantadue anni, lei che quando ripensa a Lauda si illumina di immenso.

E a proposito di mamme, cui, come ho anticipato, ho deciso di dedicare questa riflessione agostana.

Chiedo scusa a chi ha il cuore di pietra, a chi pen-

**NON CREDO CHE UN TERZO POSTO A UN MINUTO DAL VINCITORE POSSA ESSERE SALUTATO CON SODDISFAZIONE: NO, NON CI SIAMO PROPRIO...**



sa che i sentimenti andrebbero lasciati in disparte, quando parliamo soprattutto di cose tecnologiche, di power unit, di assetti, di aerodinamica e bla bla bla. Ma sfido chiunque a non aver sentito un groppo in gola mentre veniva celebrata la premiazione per la gara domenicale di Formula Due all'Hungaroring. C'era Mick Schumacher sul gradino più alto del podio. E sotto, ad applaudire, c'era la sua mamma. Corinna.

Io credo di sapere quali sentimenti contrastanti alberghino nel cuore della signora. E immagino il conflitto, permanente, tra gioia e dolore.

Lo dico?

Lo scrivo.

Meno male che c'è Mick Schumacher, per noi ferra-

#### GRANDE FESTA PER MICK

**Gara-2 della F.2 è appena terminata con la prima vittoria nella categoria agguantata da Mick Schumacher. È festa per mamma Corinna e la sorella Gina Maria. Con loro a esultare anche Mattia Binotto e Luca Colajanni**

risti. Lui non sarà un'arma di distrazione di massa, in un momento difficilissimo per la Scuderia.

Non deve esserlo. Ma è stato bello ammirarlo in trionfo, sulla pista dove suo padre di Rosso vestito realizzò imprese memorabili (penso alle tre soste del 1998, al titolo bis del 2001, al capolavoro del 2004). Ci sono suggestioni che hanno il pregio di rendere meno amaro il presente.

Eppure, sia chiara una cosa, l'ultima.

Ovviamente il tenero Mick non avrebbe vinto il Gran Premio di Ungheria, con la Rossa affidata a Vettel e Leclerc. Ma non avrebbe vinto nemmeno suo padre, il Campionissimo.

Me l'ha fatto notare mia madre. E la mamma, dovreste saperlo, ha sempre ragione. ●



# In Ferrari ci vuole il Grande Bas

**LA GESTIONE DI MATTIA BINOTTO CONTINUA A CONVINCERE PER SERIETÀ, COMPETENZA E MODI MA MENO QUANTO A RISULTATI IN PISTA... TANTO CHE AL SUO FIANCO SI SENTE L'ESIGENZA DI AVERE UN CATTIVISSIMO SQUALO-RACER, CAPACE DI DARE SALUTARI SCOSSE AL TEAM, CORAZZANDO I PILOTI**

**S**tavolta in casa Ferrari in condizioni gara non s'è rotto nulla e in pratica non ha sbagliato niente nessuno. Affidabilità praticamente a posto, errori tattici zero, strategie pressoché sensate e nulla da dichiarare alla dogana. Però, proprio per questo, il Gran Premio di Ungheria diventa a ben guardare il più sconcertante dell'intero mondiale.

Gara di rimessa, fatta tirando a campare, costantemente con l'occhio al fuel saving - ossia con attenzione al consumo e all'esigenza di risparmiare carburante - specie nel finale per Leclerc, che si è fatto superare da Vettel, il quale peraltro aveva meglio gestito le gomme, ma son particolari -, nonostante le prestazioni mediocri della power unit, se raffrontate a quelle della concorrenza d'élite. E, dopo la sosta ferragostana, ci si prepara per Spa e soprattutto per Monza, posticini in cui cavalleria e prestazioni certo non sono gentili con la legna da ardere. Un altro bel problema.

Ed ecco che il terzo e il quarto posto di Vettel e Leclerc, a più di un minuto dal vincitore Hamilton e dalla regina Mercedes, cioè quasi un giro di distacco, per una volta presentano il retrogusto tombale dell'assenza di soverchie aspettative nel futuro. In altre parole, se perdi così, poi la faccenda non la risolvi mica in due balletti.

E come sempre, quando in gara non ti stai giocando nulla, non hai reali chance né niente da perdere, all'Hungaroring le Sf90 filano che sembrano orologi, ma scarichi. Piuttosto, resta l'impressione che ormai l'insoddisfacente ruolo narrativo di terza forza del campionato - al di là dei riscontri aritmetici del mondiale Costruttori -, per la Ferrari è sempre più realtà acquisita, con la quale bisognerà fare i conti, addentrandosi passo dopo passo nella seconda metà del calendario.

In quanto lassù a lottare per la vittoria sembrano candidati a confermarsi a turni forzati Lewis Hamilton su Mercedes e Max Verstappen su Red Bull-Honda, men-

tre staccati inesorabilmente adesso ci sono quelli che si giocano il mondialino dei depressi, vale a dire i mancati protagonisti ferraristi Vettel e Leclerc, più Bottas, in caduta libera con la seconda Mercedes, e Gasly, al volante sempre più traballante della seconda Red Bull. Poi, certo, tutto può succedere. Nulla vieta di pensare e immaginare una Rossa capace di prove d'orgoglio, resurrezioni improvvise e so-

prendenti, di rinnovata e ritrovata consistenza. Dalle parti delle Ardenne, in zona mito, ovvero avvertendo alle narici l'aria di casa e lo stormir di fronde del Parco Reale di Monza, l'humus è tale da chiamare a concretizzazioni di una vocazione all'impresa che fa parte del Dna Ferrari.

Però due cosine è ora di dirsele, del tutto a prescindere da ciò che accadrà perfino da qui alla fine del campionato, che ormai

”

**IL GRANDE  
BASTARDO È UN  
UOMO SQUADRA  
DA DIETRO LE  
QUINTE, CAPACE  
DI AVERE  
FUNZIONE TOSTA  
FORTIFICANTE  
E RIGENERANTE**





# tardo

ben poco ha da dire, quanto a verdetti di base. Ecco, la Ferrari che esce dalla tredicesima prova iridata su ventidue in programma, di spunti e di riscontri per operare una sommaria diagnosi ne ha forniti a sufficienza.

E tutti indicano in modo piuttosto chiaro almeno una cosa. Questa: la Rossa di Binotto, quella dei sorrisi educati e della simpatia, delle minimizzazioni e delle carinerie unite alla competenza e alla laboriosità operosa e corretta, ha in sé, oltre che ottime valenze, anche zone e lacune in cui intervenire prima possibile. La prima, quella più scoperta e drammaticamente allarmata e allarmante, vede la Ferrari

del tutto sguarnita al di qua del muretto di belve da corsa aggressive e cattive, di antiche bestie da combattimento, sì, insomma, della figura del racer puro.

Il tipo mezzo mercenario e mezzo no, l'uomo forte che nella vita ne ha viste di ogni, che nel paddock parla con tutti e che da tanti è stimato ma da tutti è temuto, e che con un paio di cuffie in testa può e sa essere pericoloso per gli avversari.

Uno per niente simpatico, magari poco carino coi giornalisti, tutt'altro che galantuomo, ma irrespirabile per gli avversari interni e esterni, capace di mettere disumanamente sotto pressione tutti e in grado d'essere catalizzatore potente tra tanti se non tutti i reparti del team.

Un, anzi, IL Grande Bastardo, insomma. Laddove Grande Bastardo è denominazione d'origine controllata che assume per la squadra da risollevare valenza positiva, antidepressiva, tosta e rigenerante.

Sì, uno spietato che sappia dare colla di cemento, consistenza, anima di ferro pure al talento dei piloti, perché in Ferrari sia Vettel che Leclerc mostrano sempre più spesso, oltre al talento, anche occhi un po' smarriti e espressioni a tratti psicologica-

mente vulnerabili, loro malgrado, da coniglietti smarriti e arruffati.

Dopo che la crisi di Seb ha toccato vette preoccupanti, anche quella di Charles mica scherza, perché l'errore in Q1 in Ungheria arriva a pochi giorni da quello terribile in gara di Hockenheim e fa tris con l'altro nelle prove ufficiali di Baku, a dare la misura di una temperatura psicologica tendente al surriscaldamento, tra i maestri del volante del Cavallino Rampante.

Nulla da dire contro e su Binotto, può andare benissimo, ma al suo fianco e magari con mansioni a lui subordinate, ci starebbe benissimo uno di quei soldati di tutte le guerre, un veterano di mille battaglie, una vita da mediano e mediano da una vita, capace di fare da detonatore, essenza feroce & Anima Nera, all'interno di una squadra che adesso, quale peggior difetto, sembra avere una sorta di quieta, gentile e carinissima rassegnazione.

Se è vero che questa è ciò che resta della Ferrari nobilmente orizzontale fortemente voluta da Marchionne, è anche vero che Marchionne medesimo questa Rossa l'aveva immaginata con sé in plancia di comando, da condottiero in servizio, tutt'altro che tacito, arrendevole e neutrale.

E proprio lo schema restato in piedi, quello della Ferrari di Marchionne giocoforza, ahinoi e ahilui, senza Marchionne, lascia intendere chiaramente che qualcosa va riconsiderato, ricalcolato e sottoposto ad aggiustamento.

Questa che resta, dopo la fine sfortunata e fulminea del Condottiero Vero, è una Ferrari troppo buona, per niente ignorantissima col nemico, sia in pista che non.

Lieve perfino coi rivali, con la Federazione e con le Autorità Sportive.

Troppo cortese, in un momento delicato come questo, perfino con se stessa.

È una Ferrari che non si deve stravolgere ma solo energizzare e fortificare. Non deve cacciare nessuno, epurare, emarginare ovvero battezzare capri espiatori o teste da far rotolare. No, no, no.

Ma è una Rossa che si deve incattivire.

Riacquistando la capacità di soffrire, se vuole tornare a infliggere sofferenze vere ai rivali.

Per questo non mi interessa granché, sinceramente, cosa la Sf90 combinerà a Spa e Monza, ma, più prosaicamente, la vorrei vedere sul mercato del retropaddock irretire, sfrucchiare e cercare, tra i vecchi lupi della F.1, quello che, più spaventosamente di tutti, possiede le terrorizzanti, galvanizzanti e cardiotoniche caratteristiche di colui che a questo punto invoco senza esitazioni. In funzione coadiuvante e antiemolliente, al fianco di chi c'è già.

Magari venisse il tuo regno alla Rossa, dunque, Grande Bastardo. ●

## PER ORA NON CI SONO GRANDI GIOIE

Binotto esce dal toboga dell'Hungaroring con esperienza in più ma senza quelle soddisfazioni che va cercando per la sua Ferrari cui è mancata la prestazione



GP UNGHERIA  
IL COMMENTO



di Alessandro Gargantini



GETTY IMAGES

# Hungary

**ESULTANZA  
MERITATISSIMA**

Lewis Hamilton sale in piedi sopra la sua Mercedes W10 al termine del Gp d'Ungheria che lo vede vincitore oltre che meraviglioso protagonista. È la sua corsa capolavoro!

**HAMILTON DIMOSTRA DI ESSERE IL RE DI QUESTA F1, CORONANDO UNA RIMONTA MERAVIGLIOSA SU VERSTAPPEN, IL PIÙ GIOVANE E FORTE TRA I SUOI RIVALI. ORA IL MONDIALE APPARE ANCORA PIÙ SUO...**

**B**UDAPEST - Scherzare con Lewis Hamilton è come giocare con il fuoco: in entrambi i casi c'è il rischio di scottarsi! La lezione l'ha sicuramente assimilata molto bene, nell'ardente scorso fine settimana in terra ungherese, Max Verstappen. Il talento olandese ha sfidato ancora una volta a viso aperto il cinque volte iridato tenendolo in scacco fino a quattro giri dal termine, allorché il campione inglese ha deciso che la ricreazione del pilota della Red Bull doveva finire.

# ro King



Hamilton ha mantenuto nel proprio mirino il rivale per tutta la corsa, lo ha braccato, lo ha anche affiancato, ma la sagoma della vettura di Verstappen è sempre riuscita a divincolarsi dalla morsa del pilota della Mercedes e a fare uno scatto in avanti, ad allontanarsi mentre il pilota nato a Tewin si preparava all'attacco successivo. E più l'olandese riusciva a sottrarsi dalla linea di fuoco dell'inglese, più la determinazione dell'inglese montava. Poche volte s'è visto un Hamilton così determinato e feroce nel ristabilire le gerarchie con il pilota che più di tutti sa creargli difficoltà. E quando, a meno di venti chilometri dalla bandiera a scacchi, Hamilton ha sferrato la zampata decisiva, Verstappen non ha potuto fare altro che mettersi da parte, accettare un deciso sorpasso all'esterno, e assistere il pilota di Toto Wolff conquistare la settima vittoria nell'anfiteatro ungherese, colmo come mai in precedenza di passione e di colori sgargianti inneggianti soprattutto il pilota Orange e Robert Kubica. Un tifo diverso, per certi versi, da quello calcistico. Perché nonostante abbia eletto i propri beniamini non ha esitato ad ap-

plaudire all'unisono Lewis Hamilton, che ha compiuto un passo deciso nella conquista del suo sesto mondiale e che ha ancora dimostrato di essere ancora lui il pilota di riferimento della categoria.

#### **Dimenticata in fretta la disfatta di Hockenheim**

L'aver conquistato il successo in due terzi delle corse sinora disputate in questa stagione non può che rafforzare la superiorità del pilota inglese, che ha anche fortemente voluto trovare un immediato riscatto a seguito della disfatta di Hockenheim, che aveva lasciato il segno su di lui e su tutta la truppa Mercedes. La brutta sconfitta subita davanti ai membri del Consiglio d'Amministrazione della Casa di Stoccarda, per di più nel fine settimana in cui si celebravano insieme diverse ricorrenze ed il garage che custodiva le Freccie d'Argento pareva un set di Hollywood, andava lasciata alle spalle molto velocemente. La rivincita è puntualmente arrivata, dopo un'attesa di una sola settimana, grazie al campione inglese che ancora una volta ha saputo fare la differenza e trarre il massimo dal materiale a disposizione.

foto grafie LAT





### LEWIS E MAX, UN DUELLO INDIMENTICABILE

Hamilton e Verstappen, vicini in pista, sopra, e uniti sul podio, sotto, dopo una sfida stupenda che ha nobilitato la rimonta dell'inglese sull'olandese...

### Strategia Mercedes corretta grazie alla 2. sosta

La W10 si è rivelata la vettura da battere anche in terra ungherese. Soprattutto in gara, il passo delle monoposto tedesche è parso superiore alle RB15. La competitività del mezzo è condizione spesso necessaria per vincere, ma è non necessariamente sufficiente. Per farlo, occorre ottimizzare la resa e non commettere errori. Sui saliscendi dell'Hungaroring Hamilton ha compiuto un percorso netto, pulito, senza sbavature. Non si è fatto prendere la mano quando Verstappen faceva resistenza dopo i primi assalti e non si è perso d'animo quando la strategia Mercedes, se non altro in occasione del primo cambio gomme, non l'ha certamente aiutato. Gli strateghi di Toto Wolff avrebbero dovuto anticipare la mossa della Red Bull e richiamarlo prima di Verstappen per il primo pit-stop. Il muretto box Mercedes si è invece fatto anticipare. Quando l'olandese è rientrato nel corso del 25. giro, suo vantaggio su Hamilton era di 1.279 secondi. L'inglese è stato richiamato dopo sette tornate, al giro 32, e quando è rientrato in pista accusava un ritardo di 4.952 secondi.

Tutto da rifare quindi, perché una volta rientrato in pista l'olandese aveva ricacciato indietro il rivale. Hamilton ha subito forzato tantissimo, portandosi negli scarichi, o come si detto a Budapest nel cambio, della Red Bull. L'inglese ha provato con veemenza a sopravanzare il pilota di Hasselt dopo una manciata di giri, ma dopo alcuni tentativi andati a vuoto il pilota della Mercedes sembrava aver desistito. Per battere Verstappen serviva qualcosa di più, e questa volta gli strateghi della Mercedes ha fatto la mossa giusta, richiamando Hamilton nel corso del 48. giro per rimandarlo in pista con un nuovo treno di gomme Medie. A quel punto, il pilota inglese hanno dato totale fiducia ai suoi ingegneri. Il trentaquattrenne di Stevenage non si è fatto distrarre dagli ottimi tempi siglati da Verstappen e si è messo in modalità "full-attack" per recuperare i 19.321 secondi che lo separavano dalla Red Bull al comando della corsa.

### Una rimonta da campione: 19 secondi in 18 giri

Una rincorsa tutt'altro che scriteriata, quella di Lewis Hamilton, nella quale il campione inglese ha anche badato a preservare la sua monoposto per metterla nella condizione di compiere l'attacco decisivo sul finale. E quando a quattro giri dal termine Hamilton si è ritrovato Verstappen nel suo mirino, il destino dell'olandese era irrimediabilmente segnato: la rivincita della Mercedes era servita e l'asso Orange che si era permesso di farsi beffa delle Freccie d'Argento a Hockenheim era stato prontamente battuto in una battaglia fondamentale nella rincorsa al sesto titolo iridato. Eppure Hamilton non aveva fatto nulla di particolare per scrollarsi di dosso la delusione rimediata sul tracciato del Baden-Württemberg, quando in stato influenzale non aveva dato il meglio di sé ed era incappato in un doppio errore, due uscite di pista alle quali ha trovato anche fortunatamente rimedio conquistando la nona posizione che gli consente di essere insieme a Verstappen l'unico pilota ad essere sempre andato a punti in questa stagione.



### Hamilton a Budapest senza preparazione fisica

Per recuperare tono dal forte mal di gola che lo aveva afflitto a Hockenheim, Hamilton aveva rinunciato ad effettuare il consueto lavoro di preparazione fisica. L'inglese ha infatti raccontato di aver cancellato ogni sforzo fisico e aver soprattutto riposato e sonnecchiato anche di giorno. Certamente è stata la ricetta migliore per consentirgli di ripresentarsi al cento per cento della sua efficienza e lucidità a Budapest.

L'abilità di Hamilton, dopo una sessione di prove nella quale non era riuscito ad andare oltre la terza posizione, si è vista anche nel modo in cui si è liberato di Bottas al via. Se fosse sfilato alle spalle del finlandese al termine del primo giro, le cose per Hamilton si sarebbero terribilmente complicate. Il britannico è invece riuscito a mettersi subito nella scia del battistrada Verstappen e a dare inizio a un'esaltante rincorsa che gli ha consentito di infilzare l'olandese proprio quando il talento della Red Bull assaporava il secondo successo consecutivo.

### Red Bull principale minaccia per la Mercedes

Sui saliscendi e sulle strette e lente pieghe dell'Hungaroring le Red Bull si sono rivelate le più dirette rivali delle frecce d'Argento. A differenza di quanto visto in Germania, dove in termini di competitività erano state soprattutto e monoposto della Scuderia Ferrari a spaventare le Mercedes, in Ungheria le RB 15 si sono imposte come la seconda forza in campo. Verstappen a Hockenheim vinse grazie a una prestazione mostruosa, grazie agli errori commessi dai suoi rivali e anche a un pizzico di buona sorte. Perché raramente capita che tre dei quattro più diretti rivali finiscano fuori pista e che il quarto prenda il via dalla ventesima posizione in griglia. Senza nulla togliere alla prestazione dell'olandese, lo scorso fine settimana Verstappen non aveva certamente a disposizione la macchina migliore. Quando è finito in testacoda dopo il primo cambio gomme in cui i suoi uomini gli avevano montato le Medie invece delle Soft, il pilota di Christian Horner ha avuto la fortuna di non bloccarsi sul cordolo. Si fosse girato dieci metri prima, la sua Red Bull sarebbe rimasta piantata in mezzo al Motodrom e il tulipano biondo sarebbe rientrato mestamente a piedi nel suo garage.

### Verstappen, ancora meglio che a Hockenheim

A Budapest il pupillo di Helmut Marko si è espresso su livelli ancora più alti rispetto a quanto mostrato in Germania, pur non riuscendo a ripetersi. Il primo riferimento per un pilota è il sempre compagno di squadra. Verstappen si ritrova accanto Gasly, che non è certamente l'ultimo arrivato. Il fatto che il ragazzo di Rouen, storicamente considerato molto veloce, si sia preso 0.9 secondi di distacco in qualifica e oltre un giro in gara rende l'idea di quanto l'olandese sta facendo la differenza e sia soprattutto lui a spostare gli equilibri. Dove sarebbero le RB15 senza Verstappen? Ovvio che Christian Horner non dorma di notte al pensiero che la Mercedes prima o poi riesca a soffiarglielo. Simpatica la risposta che il Team Principal della squadra di Milton Keynes



LAT

ha dato a un giornalista che gli ha chiesto come vedrebbe Verstappen e Hamilton nella stessa squadra. Il boss Red Bull è brillantemente uscito dall'angolo, affermando che non gli risulta che il cinque volte iridato inglese si sia proposto alla Red Bull!

### Per la Ferrari tanta fatica porta al podio

La trasferta di Budapest costituiva una prova assai temuta dalla Scuderia Ferrari, perché le caratteristiche della pista ungherese, caratterizzata da un susseguirsi incessante di curve lente e strette raccordate da brevissimi rettilinei, mettevano in risalto i limiti di carico delle SF90. La terza e quarta posizione raccolte rappresentano onestamente l'o-

LAT





L'equazione non era però di semplice soluzione e non si sono visti concreti miglioramenti. Il problema per le Rosse è stato, di fatto, il medesimo di Barcellona, al netto degli innegabili passi in avanti mostrati nelle ultime uscite. Gli pneumatici andavano in difficoltà nell'ultimo settore, vero e proprio tallone d'Achille come in Catalogna.

Per i due piloti è stata scelta una strategia differente. Leclerc è scattato con le Medie, ha assolto il cambio gomme nel corso del 27° giro, e ha concluso il gran premio con le Hard. Vettel ha prolungato il primo stint con le Medie fino al 39. giro, quando ha montato le Soft. A premiare, sul finale, è stata la strategia del tedesco. A tre giri dal termine il quattro volte iridato tedesco ha sopravanzato il team mate e colto il sesto podio stagionale. Se l'obiettivo massimo è stato raggiunto, seppur a 61.433 secondi dal vincitore (quasi un secondo al giro), lo si deve anche all'ennesimo passo falso compiuto dalla seconda Mercedes in pista.

#### Bottas, corsa negativa nel momento sbagliato

Il rendimento di Valtteri Bottas, ancora una volta, ha fatto suonare il campanello d'allarme a Toto Wolff. A differenza di quello che accade con Hamilton, per il pilota finlandese l'aver a disposizione la miglior macchina non fornisce adeguate garanzie di puntare al successo. E il Team Principal austriaco ha l'assillo di garantire alla Casa della Stella a tre punte un pilota in grado di prendere in futuro il testimone di Lewis Hamilton. Gli ultimi due Gran Premi sono stati disastrosi per Bottas, che ha raccolto soltanto un ottavo posto.

A Hockenheim il finlandese è finito fuori pista mentre era all'inseguimento di Verstappen, mentre a Budapest ripetuti bloccaggi nelle prime due curve (con relativo spiattellamento degli pneumatici) e altrettanti contatti con Hamilton e Leclerc hanno rovinato la sua corsa già al primo giro. Forse è la smania di tener testa al compagno di squadra, oppure è colpa della tensione dovuta all'incertezza sul futuro. Ma sta di fatto che ora anche la piazza d'onore in campionato è a rischio e l'ombra di Esteban Ocon sembra farsi sempre più minacciosa. Purtroppo, non sarà certamente una pausa estiva priva di pensieri quella del simpatico ventinovenne di Nastola. ●

biiettivo massimo al quale potevano ambire gli uomini di Mattia Binotto in condizioni normali. In qualifica, le monoposto della Casa del Cavallino si sono dimostrate, in linea con le attese, molto competitive nel primo settore, quello più veloce, mentre pagavano dazio alle Mercedes e Red Bull nei due successivi. Il divario di mezzo secondo al giro dalla pole position siglata da Max Verstappen, si determinava per un terzo nel secondo settore e per due terzi dall'ultimo. In vista della gara lo staff tecnico della Scuderia Ferrari ha lavorato nella ricerca di un miglior compromesso tra le tre sezioni, con il risultato di rendere i due piloti meno efficienti nel primo settore a vantaggio dei due successivi.

#### VICISSITUDINI ASSAI SEGNALE

**Sopra, Vettel, terzo dopo una gara d'attesa, culminata col sorpasso a Leclerc. Sotto, Verstappen ai box e, a sinistra, la lotta in casa Mercedes, subito dopo il via, tra Hamilton e Bottas, che avrà la peggio in una giornata per lui molto negativa, con l'ottavo posto finale**



GETTY IMAGES



GP UNGHERIA

L'ANALISI



di Alessandro Gargantini



LAT

# Ferrari sei su terzi a parte

LA ROSSA CON VETTEL VA SUL PODIO MA CON UN FARDELLO PESANTE DALLA VETTA. SI CHIUDE UNA PRIMA PARTE DI STAGIONE DIFFICILE PER LA SCUDERIA. ORA SERVE RICARICARE LE BATTERIE

AUTO  
SPORT  
N°1

24





GETTY IMAGES

**B**UDAPEST - La terza piazza di Vettel e il quarto posto di Leclerc, ottenuti su una pista chiaramente sfavorevole alle caratteristiche della SF90, rappresentano il massimo risultato al quale gli uomini della Scuderia Ferrari potessero ambire sul toboga ungherese, per certi versi più simile a un kartodromo che a un circuito frequentato dal Circus della massima serie. In passato, la pista ubicata alle porte della Capitale Budapest si era rivelata una preziosa alleata delle Rosse, basti pensare che Vettel salì sul gradino più alto del podio nelle edizioni 2015 e 2017. In contrasto con il passato, adesso, la conformazione dell'Hungaroring rappresenta un boccone indigesto per la monoposto che la Scuderia Ferrari ha progettato per questa stagione, che offre il meglio di sé soprattutto sulle piste veloci e che richiedono una forte trazione.

#### ROSSA CON TROPPE SPINE A BUDAPEST

**Il terzo posto artigliato da Vettel davanti al compagno di squadra Leclerc è stato il massimo ottenibile da una SF90 che sul toboga ungherese ha patito nel confronto con la concorrenza**

Se tracciati come Sakhir, Baku, Montreal, Hockenheim o Spielberg hanno promosso le Rosse, le difficoltà emergono impietosamente su tracciati caratterizzati da curve lente e strette, dove serve molto carico. L'Hungaroring, o la stessa Montmelò, costituiscono l'identikit di quanto di più avverso ci possa essere per le monoposto della Scuderia Ferrari. Nello scorso fine settimana, pur mitigati dagli innegabili progressi legati alle nuove soluzioni aerodinamiche introdotte nel corso della stagione, si sono dunque rivisti alcuni limiti che avevano caratterizzato la difficile trasferta in terra catalana. Sui saliscendi del tracciato ungherese le SF90 riuscivano a conquistare, al termine del primo settore, un vantaggio che veniva completamente annullato in quelli successivi. Il mezzo secondo che al termine delle qualifiche separava Leclerc dalla pole posi-

tion di Verstappen può essere agevolmente suddiviso in poco più di un decimo nel secondo settore al quale si sommano oltre tre decimi in quello conclusivo. La parte finale del tracciato dell'Hungaroring, esattamente come accaduto a Barcellona, ha generato un rilevante degrado degli pneumatici che ha causato una diminuzione di aderenza, amplificata dalle alte temperature.

Le virtù e le debolezze delle monoposto di questa stagione sono ormai abbastanza note. Non era difficile pronosticare sin dalla vigilia che le Red Bull si sarebbero poste come le più dirette rivali delle Mercedes. In aggiunta, in terra ungherese i piloti di Mattia Binotto non si sono espressi al massimo delle loro potenzialità. Leclerc ha sbattuto violentemente in Q1, riuscendo però a recuperare la corsia box e a disputare i due seguenti turni di qualifica. La monoposto del monegasco, certamente in condizioni psicologiche non ottimali, ha concluso le qualifiche priva di alcuni componenti, nonostante sia stata sostituita l'ala posteriore con un gran lavoro a tempo di record del team. Il ventunenne pilota del Principato è comunque riuscito a fare meglio del compagno di squadra. In condizioni normali, si può ragionevolmente ritenere che Leclerc avrebbe potuto spremere di più dalla sua monoposto e ridurre il divario dalla pole position. Vettel ha confermato le difficoltà di preservare le gomme fino al terzo settore e non è andato oltre il quinto tempo a ventotto millesimi dalla vettura gemella.

E certamente positivo il fatto che il monegasco si sia lasciato velocemente alle spalle l'incidente di Hockenheim, dove la SF90 era parsa in grado di puntare al successo. Sul tracciato tedesco la domenica la squadra diretta da Mattia Binotto non aveva sbagliato una mossa, sia nella strategia che nell'interpretazione delle dinamiche del gran premio, dimostrandosi granitica nel metabolizzare gli inconvenienti tecnici occorsi nel corso delle qualifiche. E anche in Ungheria la scelte strategiche del muretto box della Scuderia Ferrari sono stata convincente. Per la monoposto di Charles Leclerc è stata scelta la medesima strategia adottata dalla Red Bull di Verstappen, che ha preso il via con le gomme Medie per passare alle Hard, con le quali ha terminato il gran premio. Il monegasco è stato richiamato con due tornate di ritardo rispetto all'olandese (27° giro contro il 25° giro), ma la gestione di gara è stata esattamente la medesima. Per Sebastian Vettel, rimasto in pista fino al 39° giro, è stata tentata la strategia di montare le gomme Soft, che il pilota tedesco ha ben gestito fino alla fase finale del gran premio, mostrando un ritmo superiore rispetto alla vettura gemella che gli ha consentito di raggiungere Leclerc. Vettel ha recuperato venti secondi in ventisei tornate sul compagno di squadra, riuscendo a sopravanzarlo quando mancavano tre tornate al termine del Gran premio.

Al rientro dalla temuta trasferta ungherese il bilancio della Scuderia Ferrari si può dunque considerare positivo per quel che concerne il risultato. Un terzo e un quarto posto su un tracciato che chiaramente non favoriva le monoposto della Casa di Maranello sono certamente più che apprezzabili. Pesa invece lo svantaggio di 61.433 secondi



LA PRESSE

#### IL BOTTO DI LECLERC NELLE QUALIFICHE

Sotto, l'uscita di Leclerc nelle qualifiche di sabato. Sopra, Vettel guarda pensieroso la Mercedes: su certe piste, la sensazione è che la Rossa debba però guardarsi adesso anche dalla Red Bull

che ha separato la migliore delle monoposto della Scuderia Ferrari dal vincitore Hamilton, a conferma delle difficoltà che le Rosse incontrano sulle piste dove serve un alto carico aerodinamico, rese ancora più marcate dal caldo che ha influito negativamente sull'aderenza delle SF90, necessitano ancora di molto lavoro prima di trovare una completa risoluzione. Per quel che concerne la gestione degli pneumatici, Vettel si è rivelato molto sensibile nella gestione delle Soft per oltre trenta giri. È invece necessario approfondire l'elevato degrado sugli pneumatici posteriori Hard che hanno rallentato Leclerc sul finale di gara. Archiviata la trasferta in terra ungherese, dopo la sosta estiva il mondiale riparte da tracciati come Spa e, soprattutto, Monza che ci si attende possano essere assai più favorevoli alle monoposto della Casa del Cavallino, ancora alla ricerca del primo successo stagionale che sarebbe stato ampiamente alla portata degli uomini di Mattia Binotto con un pizzico di buona sorte in più. ●





## GIOVEDÌ 1 AGOSTO

**VETTEL:** «Credo che abbiamo fatto dei progressi nelle ultime gare. Non siamo ancora dove vorremmo essere perché non siamo ancora i più veloci in curva, ma credo che rispetto a qualche mese fa siamo messi meglio. Il team lavora compatto, Mattia ci aiuta molto perché ci permette di lavorare con la serenità, la calma e la concentrazione necessaria. Credo che i prossimi due mesi diranno se abbiamo intrapreso la strada giusta. Questa pista sulla carta non è la più adatta alle caratteristiche della nostra vettura ma vediamo come vanno le cose quando iniziamo a girare. Credo che noi piloti siamo gli interlocutori ideali da considerare, perché ci interessa solo il bene della categoria nella quale gareggiamo, è quindi giusto che si parli anche con noi».

**LECLERC:** «Credo che fin qui sia stata una stagione positiva per quel che mi riguarda. Certo, ci sono stati un paio di momenti in cui avremmo potuto vincere e non ci siamo riusciti: penso al Bahrain, a Baku e anche a Hockenheim la settimana scorsa, ma nel complesso ritengo che ci sia stato un miglioramento progressivo dovuto al fatto che, gara dopo gara, ho conosciuto sempre meglio la squadra e la vettura. Credo di essere cresciuto molto nella gestione della qualifica, mentre dobbiamo migliorare ancora in gara. La pista mi piace, anche se probabilmente non è ideale per le caratteristiche della nostra vettura. Va detto che nelle ultime gare siamo spesso stati molto competitivi, quindi vediamo cosa succederà quando metteremo le ruote in pista».

**BINOTTO:** «Budapest è una pista tradizionalmente critica relativamente al raffreddamento e che richiede una configurazione di massimo carico aerodinamico. Per tipologia di curve inoltre, le gomme sono

fortemente sollecitate, anche sul singolo giro di qualifica. Questa gara è un'importante tappa per avere ulteriore conferma che la nostra vettura sia migliorata su varie tipologie di tracciato. Potremo contare sugli elementi introdotti di recente ai quali si aggiungerà qualche modifica aerodinamica. Ci stiamo ovviamente concentrando sul risolvere i recenti problemi di affidabilità con l'obiettivo di evitare che si ripetano».

## VENERDÌ DOPO LE LIBERE

**VETTEL:** «Questa mattina nella prima sessione non è andata male. Sono sicuro che c'è la possibilità di migliorare parecchio perché non credo di essere riuscito ad estrarre tutto il potenziale dalla vettura nel mio giro più veloce. In effetti più che un tempo buono stavo cercando sensazioni buone, per cui sono ottimista che si possa crescere. Detto questo, per capire i reali valori in campo sarà necessario attendere domani, sappiamo che abbiamo parecchio lavoro da fare ancora. Sul pomeriggio non c'è molto da dire, anche se pure da sessioni come la seconda di oggi c'è qualcosa da imparare: per esempio ho avuto la possibilità di percorrere altri giri con le gomme intermedie dopo quelli fatti a Hockenheim e questo è stato utile per me. Per quanto riguarda gli aggiornamenti aerodinamici è difficile dare un giudizio complessivo, però credo di poter dire che si siano comportati come ci aspettavamo».

**LECLERC:** «Non è stata una giornata facile perché ci siamo dovuti confrontare con condizioni di pista mutevoli: la prima sessione è stata relativamente asciutta, mentre nella seconda abbiamo dovuto girare in configurazione da bagnato e con gomme intermedie. Nel complesso ho faticato abbastanza nella ricerca del bilanciamento più corretto per le mie esigenze e credo che ci sia ancora molto da

fare in vista delle qualifiche anche se sul bagnato credo di essere stato più competitivo. Stiamo a vedere in quali condizioni sarà la pista in occasione della qualifica. Guardando agli aspetti positivi di giornata devo dire che le componenti che abbiamo provato oggi hanno tutte funzionato nella maniera in cui ci aspettavamo e quindi possiamo essere soddisfatti».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**LECLERC:** «Da una parte sono contento del mio giro in Q3, dall'altra non posso essere soddisfatto per l'errore gratuito che ho commesso in Q1: farò in modo che episodi simili non si ripetano in futuro. In questo senso devo dire grazie alla squadra che mi ha messo in condizione di schierarmi regolarmente al via della fase successiva. Nel complesso credo che oggi siamo riusciti a fare il massimo di quello che era nelle nostre possibilità, perché fino a questo momento non abbiamo mai trovato il grip ideale per essere pienamente competitivi. Per contro i nostri rivali sono molto forti, specialmente in curva, e credo che per noi quella di domani non sarà una gara facile».

**VETTEL:** «La giornata di oggi è stata come ce la aspettavamo e ha confermato la fotografia emersa nelle ultime gare: la nostra vettura è molto performante sul dritto e non è la migliore nelle curve, e di conseguenza facciamo fatica a salvaguardare le gomme fino al termine del giro quando si tratta di cercare il tempo. Lo dimostra il fatto che siamo i più rapidi nel settore 1 e poi soffriamo nel resto del circuito. La corsa sarà molto difficile proprio per la gestione degli pneumatici: in base alle caratteristiche della nostra vettura spero in temperature elevate, perché ci permetterebbero di provare a dare fastidio ai nostri avversari. Se non sarà così avremo una gara con un solo stop e meno chance per noi di

poter dire la nostra. I sorpassi qui sono difficili, ma non impossibili. Vediamo cosa succede domani».

**BINOTTO:** «Il quarto e il quinto posto ottenuti oggi su questo tracciato non ci sorprendono: sapevamo di non essere favoriti considerato quello che è al momento il carico aerodinamico della nostra vettura. Aspettavamo l'Ungheria per confermare i nostri progressi e il gap dai primi, minore di quanto ci si poteva aspettare, è in qualche modo incoraggiante. Oggi abbiamo quindi avuto la riprova che la direzione intrapresa nello sviluppo della SF90 è quella giusta. Da parte sua Seb è stato autore di una qualifica regolare mentre quella di Charles è stata compromessa, anche se di poco, dall'incidente avvenuto nel Q1. Abbiamo sostituito l'ala posteriore ma sulla macchina sono rimaste delle parti danneggiate e forse anche lui ha perso un po' di fiducia in quell'ultima curva».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «Lasciamo l'Ungheria e stacciamo per qualche settimana con la consolazione di essere saliti sul podio in una corsa nella quale sapevamo che avremmo faticato. Oggi semplicemente non avevamo il passo dei nostri rivali. Dal punto di vista della strategia la scelta è stata di inventarci qualcosa di alternativo per cercare di ottenere di più del quarto posto. Sono riuscito ad allungare il primo stint fino a 39 giri e questo mi ha permesso di montare gomme Soft e di arrivare fino al termine con prestazioni migliori di quelle di Charles. Ora ricarichiamo le batterie e ci prepariamo per riprendere la battaglia a Spa e a Monza, piste sulle quali dovremmo poter essere più competitivi. Sappiamo di avere ancora del potenziale da estrarre dalla SF90, dobbiamo lavorare ma sono convinto che ci sia margine per ottenere risultati migliori».

**LECLERC:** «Sapevamo ancora

prima di arrivare in Ungheria che questa gara sarebbe stata difficile. L'inizio del primo stint non è stato male ma man mano che la corsa progrediva ho cominciato a faticare con le gomme posteriori e non sono riuscito a tenere il passo dei nostri rivali. Devo cercare di capire come posso migliorare, specialmente per quanto riguarda il ritmo di gara su circuiti nei quali il degrado degli pneumatici è alto. Torneremo in pista dopo la pausa estiva e continueremo a lavorare per migliorare e dare del filo da torcere ai nostri avversari».

**BINOTTO:** «Non possiamo essere soddisfatti del risultato di oggi che è da imputare soprattutto alla mancanza di massimo carico aerodinamico, che al momento ci penalizza e in gara si sente ancora più che in qualifica. Il caldo non ha aiutato e, anzi, ci ha fatto soffrire ancora di più per mancanza di aderenza. Sebastian è stato bravo nel gestire al meglio le gomme nel primo stint e a prolungarlo, il che gli ha permesso di montare la miscela morbida di andare fino alla bandiera a scacchi. Bisogna invece capire come mai Charles abbia usurato tanto le sue gomme e correggere per le prossime gare. Quando lo abbiamo fermato le sue posteriori erano molto usurate quindi non c'erano alternative alla sosta. Da una pista sulla quale sapevamo che saremmo stati in difficoltà portiamo comunque a casa gli stessi punti costruttori dei nostri inseguitori. La prossima settimana saremo ancora impegnati ad analizzare i dati e a prepararci per le due gare dopo l'estate. Prima di Spa e Monza però avremo la pausa estiva che serve a tutta la squadra, che in questi mesi ha lavorato veramente tanto».

# Red Bull iperaggressiva

LE PROVE DEL SALTO DI QUALITÀ, DALLA POLE POSITION DI VERSTAPPEN ALLA GARA, CONDOTTA SENZA TIMORI REVERENZIALI COL SECONDO POSTO FINALE

**Q**uesta volta che ha finalmente conquistato la sua prima pole alla 93esima qualifica in carriera, e tra l'altro sgattaiolando via in maniera perfetta allo spegnersi dei semafori, Max Verstappen non è riuscito a vincere. Quando, invece, è scattato dalla prima fila, ma dalla seconda piazzola e per di più con partenza a rilento come accaduto a Spielberg e Hockenheim, ha vinto. Sono veramente bizzarre le corse, ma l'olandese della Red Bull-Honda, anche se non si è preso l'ottavo successo nel Mondiale F1, ha disegnato una pagina memorabile della sua avventura in F1.

Il confronto con Lewis Hamilton è stato uno dei più belli degli ultimi anni, un duello di altissima qualità. Tra il pilota della Red Bull e il quattro volte campione del mondo inglese le lame si sono incrociate una sola volta per la conquista del gradino più alto del podio. Era accaduto un paio di anni fa in Malesia, ma Hamilton non aveva opposto grande resistenza lasciandosi sfilare da Verstappen, più veloce in quella occasione. Questa volta, il duello è durato per 70 infiniti giri. Prima con un corpo a corpo leggendario, poi a distanza, una sfida cronometrica culminata a 4 tornate dall'arrivo con il sorpasso di Lewis a Max, ormai sulle tele con le gomme hard. Verstappen, come Hamilton, è partito con le Pirelli a mescola media e si è fermato per il pit-stop al giro 25 per montare le gomme hard. Il rivale ha fatto il pit-stop sei tornate dopo, anche lui montando pneumatici hard. Dopo pochi giri, è cominciata la bagarre con Hamilton che ha tentato più volte di sopravanzare l'ex bad boy della Red Bull. Il culmine, al 38° giro con Verstappen che si è difeso alla grande alla curva 1 e 2, poi si è visto attaccare non senza sorpresa alla curva 4 e in quel punto Hamilton è andato largo nella via di fuga. Max ha respirato, ma nessuno in Red Bull poteva aspettarsi il cambio di strategia attuato dalla Mercedes.

Al 48° giro infatti, l'olandese non ha più visto negli specchietti la sagoma della W10, infilatasi repentinamente ai box per montare pneumatici medi. A quel punto, Verstappen non era più tranquillo. Attuare la stessa mossa di Hamilton non era conveniente, si sarebbe trovato alle sue spalle, tanto valeva tentare di proseguire fino all'arrivo. Certo, si poteva fare se non fosse stato indispensabile spingere forte. Max ha conosciuto come mai prima gli

era capitato cosa vuol dire avere Hamilton in rimonta alle proprie spalle quando si combatte per la vittoria.

Una diavolo in trance agonistica che ci ha ricordato Nigel Mansell, l'incubo di piloti come Ayrton Senna o Alain Prost e Nelson Piquet. Sostenuto dal box Red Bull che cercava di tranquillizzarlo il più possibile, Verstappen a 10 giri dalla fine aveva ancora un discreto margine, 10 secondi di vantaggio. Ma dopo quattro passaggi, l'illusione di Max di poter

cela fare è svanita: «*Le gomme sono andate*», ha annunciato via radio rassegnato. Un duro come lui, che pur di non farsi superare rischia il contatto, stava per alzare bandiera bianca. E difatti, dopo due giri, Hamilton è piombato alle sue spalle e lui non ha neanche abbozzato una difesa. Lewis era pronto a tutto, ma si è trovato a fare un sorpasso facile facile all'esterno della prima curva. Soprattutto, Max è andato ai box per montare Pirelli soft per prendersi il punto del giro più veloce, missione (almeno questa) riuscita. A motori spenti, il muretto delle

È STATO UN BUON WEEKEND, MI PRENDO QUESTO 2° POSTO, ANCHE SE LEWIS È STATO BRAVO A VINCERE

MAX VERSTAPPEN

”

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

ABBIAMO PROVATO LA STRATEGIA A UNA SOSTA, LORO SONO PASSATI A DUE E HANNO AVUTO RAGIONE

MAX VERSTAPPEN

”





menti Red Bull appariva sconfitto per la “pensata” dei vicini della Mercedes.

No, questa volta loro non ci avevano proprio pensato di fare una sosta in più, e sono stati fregati. Verstappen non se l'è presa, per la prima volta dopo una sconfitta si è concesso ai microfoni apparendo sereno, facendo addirittura i complimenti alla Mercedes per la strategia. Un Max quasi irriconoscibile se pensiamo a com'era il ragazzo soltanto un anno fa. Forse perché è stato battuto da Hamilton, un rivale che rispetta, di cui conosce la grandezza. Forse perché contento di come si è difeso all'attacco di Lewis dopo il primo pit-stop, cose che ti fanno salire l'orgoglio e la convinzione che te la puoi giocare ad armi pari anche con il migliore. «È stato un buon weekend, ho spinto al limite e mi prendo questo secondo posto, bravo Lewis a vincere, ma dobbiamo lavorare ancora. Ci è mancato probabilmente anche un po' di grip. Abbiamo provato una strategia a una sosta, loro sono passati a due e hanno avuto ragione».

Poco male insomma, Verstappen ha tolto quello zero alla voce pole ed è già una gran cosa. Chi invece, se ne è andato da Budapest con un gran mal di testa e pensieri oscuri, è stato Pierre Gasly. A Sil-

#### MAX RE IN QUALIFICA E IN FUGA IN GARA

**Verstappen ha meritato la prima pole della carriera, sotto. Sopra, è in gara mentre cerca di tenere a bada Hamilton che al 67esimo giro lo supererà, involandosi verso la vittoria. Nell'altra pagina l'olandese, 2°, sul podio**

LAT



vestone pareva rinato, ma già ad Hockenheim era scivolato lontano dal compagno di squadra. A Budapest ha toccato il fondo, o quasi. Mentre Verstappen segnava la pole, Gasly si è beccato nove decimi in pancia, sesto in griglia. Mentre Verstappen volava al comando, lui si affannava per tenere la sesta-settima posizione e nei giri finali non è riuscito ad avere la meglio sulla McLaren-Renault di Carlos Sainz terminando sesto. Ma non è tutto, perché Gasly ha rimediato un giro di distacco da Verstappen, precisamente 93"731. Terribile. ●

## MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

## LEWIS HAMILTON

Ottantunesimo centro iridato personale per Lewis Hamilton, e poi, per carità, è sempre questione di opinioni, ma questo sembra davvero il più bello di tutti. Perché ottenuto a 34 anni buttandosi alla cieca all'inseguimento disperato del suo probabile successore nell'olimpo della F.1, Max Verstappen e, quel che più conta, riuscendoci con disarmante naturalezza. Con tanto di sorpassone all'esterno sul più insorpassabile tra tutti i piloti della F.1 moderna, quand'anche con l'attenuante delle coperture in pappa. Ungheria 2019 per Hamilton vale il gol di Pelé all'Italia nella finale di Messico 70, con Max Attack che cerca la difesa disperata ma inutile, come Tarcisio Burgnich con quel braccio proteso, a cercar d'evitare, senza riuscirci, il gol dei gol, per O'Rey.

LAT



## MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

## CARLOS SAINZ

Paradossalmente, la McLaren, la più vecchia delle squadre in crisi d'identità, sta rinascendo affidandosi ai giovani. Prima di tutto a Carlos Sainz, andato a punti pesanti in otto delle ultime nove gare, e a Lando Norris, che del debuttante ha solo la bruciante prestazionalità, non peccando praticamente mai d'ingenuità e inesperienza. Fantastico. La squadra che fino a pochi mesi orsono era attenzionata solo per i beffardi team radio di Alonso, improvvisamente si sta segnalando per un'ascesa inattesa quanto sorprendente. In grado di portare piuttosto in alto il motore Renault da cliente di lusso, là dove la Casa madre ormai proprio non riesce neanche a sognare di starci...

LAT



## MIGLIOR FILM

## MAX VERSTAPPEN

La domanda è semplice e inquietante: cosa ne sarebbe di questo mondiale, se in pista non ci fosse Max Verstappen? Di più. Cosa ne sarebbe di questa F.1 senza L'Olandese Volante? In fondo, chiunque può fare la parte del buono - diceva il grande Walt Disney -, a patto che il cattivo sia disposto fino in fondo a recitare la sua parte. E in tale campionato questo sembra, di fresco, Max Attack: l'antagonista ideale capace di impreziosire e rendere sublimi le raffinatezze agonistiche di Hamilton. Meravigliosa la fuga in testa del figlio di Jos, ma il finale ricorda quello di Leclerc in Austria. Eh, caro campione arancione, la fuga ti ha fatto e la fuga ti rimangia...

LA PRESSE





GETTY IMAGES

## MIGLIOR REGIA

# MERCEDES

**V**incere undici gare su tredici qualcosa vorrà pur dire, eppure questo trionfo, oltre che Hamilton e la W10, premia tantissimo anche il muretto e la squadra. Lewis chiede via radio un colpo d'ala per risolvere la lotta in pista con Verstappen e la soluzione arriva subito, con un pit-stop in più che mette le ali al campione, devastando la fuga del rivale. Non a caso sul podio insieme a Hammer finisce con pieno merito James Vowles, Motorsport Strategy Director delle Freccce d'Argento. Perché a volte la soluzione non è tutta nelle capacità di guida, nella cavalleria e nell'affidabilità, ma anche nella pronta risposta puramente mentale, alla soluzione intellettualmente e istantaneamente ideale e a un problema dato. Tanto di cappello, ragazzi.

## MIGLIOR FOTOGRAFIA

# SEBASTIAN VETTEL

**D**opo la Germania, ancora un podio che non cambia la carriera e la vita di Sebastian, ma lancia pur sempre un segnale confortante, visti i chiari di luna in cui si dibatte la Ferrari. Poco incisivo in qualifica rispetto al condomino Leclerc, in gara il tedesco dà vita a una consistente prestazione, tutta di quantità e costanza. Fino a che nel finale, segnatamente al 69esimo giro, riesce infine a superare con una manovra decisa il compagno di squadra, in netta crisi di gomme e col carburante ormai agli sgoccioli. Là davanti Verstappen, gioioso terzo nel mondiale, prende il largo sempre più, ma se non altro lo champagne di tappa a Vettel non lo nega nessuno, e meno male. Anzi, prosit. E buon pro gli faccia.



SUTTON-IMAGES.COM

## MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# WILLIAMS

**M**agari saranno inezie, quisquiglie, eppure vedere la Williams che era andata a punti in Germania con Kubica giocarsi in qualifica l'accesso alla Q2 con uno scatenato e meraviglioso Russell, è evento da meritare la standing ovation dai duri e puri delle corse. E poco importa che l'ingresso sfugga per una pannelata di millesimi e niente più. In gara lo stesso campione in carica della formula cadetta si stacca dalle ultimissime posizioni e prova ad agganciare, con successo, la coda della restante parte del gruppo, terminando sedicesimo su diciannove piloti al traguardo. Poco sposta, eh, non cambia la vita a nessuno, ma la Williams sta riuscendo in un'impresa a inizio anno ritenuta quasi impossibile: staccarsi, seppur a intermittenza, dall'ultimissima e malinconica piazza.



## LA STATUETTA SPEZZATA

# VALTERI BOTTAS

**P**rimo giro con due tocche e mezze spallatine a muso rotto, al compagno di squadra Hamilton e quindi a Leclerc, dopo del quale viene infilato sia dal monegasco che da Vettel. Dando vita a una gara calvario che alla fine lo vede ottavo, ma attardato, scornato e staccatissimo da Hamilton in classifica generale. In altre parole, all'indomani della catastrofe di Hockenheim, Lewis pianta un garone da leggenda, Valtteri 'na garetta da tregenda. A complicare malamente, oltre che il mondiale in corso - che lo vedrebbe sempre primo contendente di Hammer per il titolo - anche la decisione agostana di Toto Wolff sulla riconferma o meno in Mercedes in chiave 2020, con Esteban Ocon quale perigliosissimo sfidante. Orrendo momento da far tremare il mondo, per l'analcolico biondo.

## I VOTI DEL GRAN PREMIO

| PILOTI   |    | SCUDERIE                     |
|--|----|------------------------------|
| HAMILTON   | 10 | MERCEDES                     |
| VERSTAPPEN   | 9  | RED BULL                     |
| SAINZ, NORRIS                                      | 8  | McLAREN                      |
| VETTEL, RAIKKONEN, ALBON, RUSSELL                  | 7  | TORO ROSSO, ALFA ROMEO       |
| LECLERC, GASLY, KVYAT, PEREZ, HULKENBERG, GROSJEAN | 6  | RACING POINT, HAAS, WILLIAMS |
| RICCIARDO, STROLL, MAGNUSSEN, GIOVINAZZI, KUBICA   | 5  | FERRARI                      |
| BOTTAS   | 4  | RENAULT                      |
|  | 3  |                              |
|  | 2  |                              |
|  | 1  |                              |

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| PILOTA PIÙ COMBATTIVO   | HAMILTON   |
| PILOTA MENO COMBATTIVO  | KUBICA     |
| PILOTA PIÙ SFORTUNATO   | NORRIS     |
| PILOTA MENO SFORTUNATO  | GASLY      |
| SCUDERIA PIÙ EFFICACE   | MERCEDES   |
| SCUDERIA MENO EFFICACE  | RENAULT    |
| SCUDERIA MENO FORTUNATA | HAAS       |
| SCUDERIA PIÙ FORTUNATA  | TORO ROSSO |

# Lotta tra titani

**CAPELLI IMPRESSIONATO DALLA CLASSE DI HAMILTON E DALLA STRATEGIA MERCEDES PLAUDE ANCHE AL RITMO DI VERSTAPPEN, RAMMARICANDOSI PER IL DISTACCO CON IL QUALE LA FERRARI HA CHIUSO DALLA VETTA**

**Ivan, come hai visto** la partenza dei top driver all'Hungaroring? «Hamilton ha centrato uno dei suoi obiettivi principali della corsa: sbarazzarsi di Bottas. E lo ha fatto con una manovra perfetta al via. Tra Bottas e Leclerc è avvenuto un contatto che sarebbe stato sanzionato in tempi non troppo lontani, mentre oggi è stato valutato come contatto di gara. Una decisione che condivido. Il finlandese, tuttavia, ha visto la sua gara molto penalizzata sin dal primo giro».

**- Vettel infatti non ha avuto problemi a superare Valtteri senza DRS alla prima curva nel 2° giro. Tecnicamente parlando, cosa significa guidare con l'ala anteriore danneggiata sul circuito di Budapest?**

«La parte anteriore destra dell'alettone aveva perso tutta la sua rigidità ed efficienza e, in un tracciato che sin dagli albori è stato definito 'kartistico', l'assenza di carico aerodinamico all'avantreno rende il mezzo inguidabile. Mercedes ha dovuto cambiare l'ala prontamente ed è stata una decisione obbligata anche sul fronte sicurezza».

**- Che voto dai alla strategia della Mercedes ed a quella della Ferrari?**

«Dunque, la strategia operata dal Cavallino Rampante ha inciso poco tutto sommato. Il team di Maranello non ha mai dimostrato il passo per entrare nel vivo della gara e si è sempre difesa. Ferrari non aveva la giusta velocità e quindi non è stato complesso operare due strategie differenti sui propri piloti. Mercedes, invece, ha compiuto tutto alla perfezione, inventandosi un pit stop con Ha-

milton che ha messo all'angolo la Red Bull di Verstappen».

**- Hamilton si è riscattato immediatamente dopo la parentesi molto difficile ad Hockenheim...**

«Sì, Lewis ha dimostrato ancora una volta tutta la sua immensa forza. Hamilton, quando viene messo sotto pressione è in grado di trasformare quest'ultima in prestazione agonistica. Lewis non ha sbagliato nulla a Budapest: al via si è messo alle spalle Bottas, in gara ha costruito i presupposti per rag-

giungere Verstappen e quando ha cambiato le gomme ha inanellato tre giri in 1'18" dimostrando che poteva superare l'olandese... se Lewis ha un riferimento che lo mette sotto pressione, esce tutta la sua classe».

**- Il duello Max-Lewis un confronto tra nuova e vecchia scuola?**

«Quando Hamilton ha cercato di passare all'esterno Verstappen in curva 4, non riuscendo nel sorpasso, ci ho letto comunque tutta la voglia di combattere di Hamilton e di lanciare uno 'schiaffo morale' al giovanissimo avversario. Davvero entusiasmante».

**- Il numero 44 mi è sembrato provato dopo la gara. I 70 giri dell'Hungaroring sono ancora infernali?**

«Penso di sì (ride). Sebbene io abbia corso in tutt'altra epoca. A Budapest partivo con la consapevolezza di entrare in gara facendo una doppia battaglia: contro gli avversari e contro me stesso. Gestivamo i freni in modo diretto, le cambiate con le doppiette da effettuare in scalata e la gestione della frizione, per cui era una dimensione differente».

**GRANDISSIMA  
LA STRATEGIA  
MERCEDES CHE HA  
MESSO ALL'ANGOLO  
LA RED BULL  
DI VERSTAPPEN**

IVAN CAPELLI



GETTY IMAGES

**AL VIA PIU' DI TUTTI  
CI HA RIMESSO BOTTAS**

Sopra il via del Gp d'Ungheria nel quale più di tutti ha rimesso Bottas. È stato l'innescò per una battaglia bellissima

**PAGID  
RACING**

**THE DIFFERENCE  
IN BRAKING**







- Ferrari ha lamentato un distacco di oltre 61 secondi dalla vetta. Come te lo spieghi?

«Credo che la SF90 non riesca a sviluppare sufficiente carico aerodinamico, perlomeno quello che si aspettavano in squadra. La macchina con il serbatoio scarico riesce ad avvicinarsi o a reggere le performance dei primi mentre, in gara, soffre molto. Penso che la realtà dei fatti metta la Ferrari dinanzi ad un problema irrisolto, ovvero che i tecnici non hanno ancora compreso la vettura appieno».

CON SERBATOIO  
SCARICO LA SF90  
RIESCE AD AVER  
PERFORMANCE MA  
IN GARA SOFFRE  
DAVVERO MOLTO

IVAN CAPELLI



- Jean-Paul Driot si è spento lo scorso weekend. Un tuo ricordo sull'ex patron Dams?

«L'ho incontrato tante volte in pista sin dalle formule propedeutiche per arrivare in F1 ed era un team manager vecchio stile. Driot buttava sempre il cuore oltre l'ostacolo e ciò che ha realizzato rimane nella storia del motorsport. Un tempo la fantasia, il guizzo e l'intuizione permettevano la nascita di storie che diventavano leggenda e questi aspetti mancano molto al giorno d'oggi».

 **PAGID**  
R A C I N G



Distribuito da:  
 **motorquality** Tel. 02 249511 • info@mqauto.it  
TECHNOLOGY FOR SPORT [www.mqauto.it](http://www.mqauto.it)



**UNA COPPIA FRESCA  
E PERFORMANTE**

Sainz, quinto e Norris, nono, hanno incamerato altri punti per la McLaren in netta fase positiva, grazie anche all'apporto dei due giovani piloti molto veloci e anche consistenti



# McLaren la rinasce

**A punti nove volte** su dodici, miglior "score" dopo Mercedes Ferrari e Red Bull che non hanno ancora fallito l'appuntamento con la top 10. Stiamo parlando della McLaren, sempre più quarta nella classifica costruttori. Come il team inglese, soltanto la Toro Rosso vanta una assiduità simile in zona punti, conquistata in nove occasioni, ma con punteggi inferiori. La MCL34 va forte ovunque: tracciati veloci, circuiti misti, piste tortuose come quella di Budapest dove è stata capace di cogliere la quinta posizione con Carlos Sainz e la nona con Lando Norris. Una MCL34 ben sostenuta dalla power unit Renault, che di tanto in tanto tradisce, come a Hockenheim è capitato al giovane britannico. Ma nel complesso, il "pacchetto" funziona. Per la quar-

**ORMAI A PUNTI  
CON GRANDE  
CONTINUITÀ  
LA GLORIOSA  
CASA, GRAN  
QUINTA CON  
SAINZ, STA  
GETTANDO  
LE BASI PER UN  
BEL FUTURO**

ta volta quest'anno (Baku, Le Castellet, Spielberg, Budapest), la squadra di Zak Brown ha portato due vetture nella parte alta della classifica, non male proprio, e sono 82 i punti già messi in banca, bottino che le permette di veleggiare tranquilla al quarto posto con quasi il doppio dei punti sulla Toro Rosso. Leggete un po' qua: 10 punti in Francia, 12 in Austria, 8 in Gran Bretagna, 10 in Germania e 12 in Ungheria. Il tutto con un pilota che è da tempo una certezza e un rookie dalle grandi prospettive. Carlos Sainz è settimo nella classifica iridata piloti, a sole cinque lunghezze da Pierre Gasly con la Red Bull. Curiosamente, quello dell'Hungaroring è stato il suo 93esimo Gran Premio, lo stesso numero di Max Verstappen, col quale ha iniziato la carriera in



nte

F1 in Australia 2015, compagni di squadra in Toro Rosso. Le loro carriere hanno preso vie diverse, con Sainz che per non rimanere impigliato nella rete di Helmut Marko, bravo ad allevarlo nel proprio programma Junior, ha litigato e se ne è andato alla Renault, poi alla McLaren dopo che Cyril Abiteboul gli ha preferito Daniel Ricciardo. Mai scelta è stata più azzeccata da parte di Sainz, in fondo non convinto delle capacità manageriali dell'attuale Renault. Curiosamente Sainz, 24 anni, figlio del primo grande Re del motorsport spagnolo (il padre Carlos due volte campione del mondo rally), in patria non è tenuto in grande considerazione. Il ragazzo nato a Madrid, che ora vive non lontano dalla sede del team a Woking, galleggia ancora nell'ombra del se-

condo Re spagnolo, Fernando Alonso. In patria, fa più rumore una vittoria scontata dell'ex iridato F.1 nel WEC con la Toyota piuttosto che un buon piazzamento del piccolo Carlos. Come fare a invertire i fattori? Difficile riuscirci, servono podi, che Sainz con le vetture che ha fino ad ora guidato, non ha potuto ottenere. Non gli resta quindi che sperare nella crescita continua della McLaren, che per ora non riesce a spuntare più di una quinta posizione, Hockenheim e Budapest. Ma è già tanta roba.

«Questa quinta posizione è ancora migliore di quella conquistata in Germania - ha spiegato Sainz - È andato tutto perfettamente. La mia partenza è stata buona, la velocità sempre costante e questi punti ce li siamo guadagnati e meritati. Tenere Gasly dietro di me nel secondo stint è stata dura, ma ho controllato bene ogni suo tentativo di attacco».

Sainz ha preceduto il francese di 1"393, quasi un arrivo in volata. «Voglio ringraziare ogni membro del team, anche quelli che lavorano in sede. Penso che queste prime dodici corse hanno evidenziato

i nostri grandi progressi e tutti dobbiamo essere orgogliosi di quanto stiamo conquistando. Dobbiamo mantenere questo ritmo anche nella seconda parte della stagione e costruire una vettura per il 2020 che rappresenta un ulteriore passo in avanti». Norris poteva ambire a una posizione migliore della nona finale, ma nel pit-stop effettuato al giro 28 qualcosa è andato storto e l'inglese è tornato in pista perdendo tre posizioni: «Sono partito bene, ho attaccato Gasly, ma sapevo che Carlos era vicino a me da qualche parte all'interno e non volevo fare danni, così sono stato cauto e largo alla prima curva. Sì, potevo stargli davanti, ma ho preferito non rischiare, la corsa era lunga. La settima posizione nel primo stint era ok, alle spalle di Carlos. Al pit-stop ho perso un po' di tempo per la ruota posteriore sinistra che ha fatto le bizzze e ho perso posizioni. Alla fine ero ottavo, ma dietro di me arrivava Bottas più veloce e non potevo fare molto per contenerlo. A parte tutto, è andata bene e dopo lo sfortunato ritiro in Germania e non aver preso punti a Silverstone, sono contento di aver portato 2 punti alla squadra». Chi gongola è Andreas Seidl, il nuovo team principal arrivato dalla Porsche: «Sainz è stato impressionante, ha tenuto dietro Gasly nella seconda parte della corsa, peccato per Lando, sfortunato al pit-stop. Abbiamo lavorato duro nell'ultimo mese ed ha pagato. Siamo chiaramente il quarto team del mondiale». ●



STIAMO FACENDO GRANDI PROGRESSI E DI QUESTO DOBBIAMO ESSERNE ORGOGLIOSI

CARLOS SAINZ



PURTROPPO AL PIT-STOP HO PERSO TEMPO PER UNA RUOTA CHE FACEVA LE BIZZE, MA OKAY COSÌ

LANDO NORRIS



LA



# Iceman è sempre lui

**BUDAPEST** - Alla vigilia del dodicesimo atto stagionale, in casa Alfa Romeo Racing si respiravano stati d'animo assai contrastanti. Da un lato, Kimi Raikkonen aveva raggiunto per la terza volta nelle ultime quattro gare la Q3 in qualifica, conquistando la decima posizione in griglia. Per il trentanovenne finlandese si tratta del sesto piazzamento nella top-ten in prova da inizio anno. Dall'altra parte del garage della squadra diretta da Frederic Vasseur, faceva da contraltare alla soddisfazione per il risultato di Kimi l'amarezza di Antonio Giovinazzi di dover cominciare l'ennesimo gran premio in salita. Il quattordicesimo tempo siglato dal pugliese, al quale si è sommato l'arretramento di tre posizioni in griglia per aver ostacolato Stroll, rendeva le prospettive del venticinquenne di Martina Franca molto complesse, soprattutto su un tracciato tradizionalmente ostico in tema di sorpassi. Il pugliese era stato avvisato dal suo muretto box dell'arrivo della

**IL SETTIMO POSTO DI RAIKKONEN CONFERMA CHE IL VETERANO FINLANDESE È L'ANIMA DEL TEAM. DELUSO GIOVINAZZI DOPO UNA GARA DIFFICILE CHE LO VEDE 18ESIMO**

Racing Point del canadese, ma non gli era stato riferito che il pilota nordamericano era impegnato in un giro lanciato. Nonostante il comportamento del pilota di Martina Franca fosse diretta conseguenza di un'errata comunicazione da parte della squadra, gli steward sono rimasti fermi sulla loro posizione. Il Gran Premio non ha fatto altro che confermare le sensazioni della vigilia. Kimi Raikkonen, scattato molto bene, ha subito conquistato l'ottava posizione alle spalle di Lando Norris, riuscendo a sopravanzare in un colpo solo Gasly e Grosjean. Il trentanovenne pilota finlandese ha poi approfittato del rientro nella corsia box della Mercedes di Bottas per portarsi al settimo posto. L'ex iridato con la Ferrari, che ha preso il via con gli pneumatici Soft, ha leggermente alzato il ritmo sul finale del primo stint di gara, prolungandolo fino al 29° giro quando ha montato le gomme Medie. Raikkonen ha mantenuto la settima posizione, approfittando del ritardo



LAT

di Lando Norris al cambio gomme e riuscendo negli ultimi infuocati sei giri di corsa a tener brillantemente testa alla furiosa rimonta di Bottas. Nonostante fosse passato alle Medie nel corso del 47° giro, il pilota di Toto Wolff non è riuscito a trovare il varco per sopravanzare il pilota dell'Alfa Romeo Racing.

Raikkonen ha ripetuto l'impresa già compiuta a Sakhir e Le Castellet, dove si era classificato al settimo posto. Il pilota di Frederic Vasseur mantiene l'ottava posizione nella graduatoria di campionato alle spalle di Carlos Sainz, che si è congedato in vista della pausa estiva con un ottimo quinto posto. «Oggi è stata una buona giornata – ha raccontato Kimi – La mia monoposto si è comportata molto bene. La partenza è stata perfetta. Mi sono tenuto alla larga della confusione dei primi giri di gara. Avevo un ritmo superiore anche alle McLaren, ma su questa pista è molto difficile superare. Ho perso una



LA PRESSE

**È STATA UNA GARA CHE GIUDICO PER ME DELUDENTE, IN UN CAMPIONATO FATTO TUTTO DI ALTI E BASSI**

**ANTONIO GIOVINAZZI**

”

**RAIKKONEN QUASI FISSO IN TOP TEN**

**A sinistra, Kimi gran settimo in Ungheria, dopo una bella corsa. Invece Giovinazzi, sopra e sotto (in lotta con Stroll), non era certo soddisfatto, dopo il 18esimo posto finale**

*posizione al cambio gomme, ma un l'ho anche guadagnata. Non posso lamentarmi, visto che la squadra lavora sempre molto duro».*

L'Alfa Romeo Racing occupa la settima posizione nella graduatoria squadre con 32 punti, in attesa che venga esaminato l'appello presentato contro la decisione degli steward di Hockenheim che ha tolto alla scuderia di Hinwil la settima e l'ottava posizione colte rispettivamente dallo stesso Raikkonen e Giovinazzi. Il pilota italiano anche a Budapest non è riuscito a muovere la sua classifica. Antonio ha pagato a duro prezzo la partenza dalle retrovie. Giovinazzi è stato stretto tra due monoposto alla prima curva e ha danneggiato il suo primo set di gomme. Di conseguenza, la strategia del venticinquenne di Martina Franca è completamente saltata. Il pugliese è stato costretto a ridurre a soli quattordici giri il suo primo stint di gara e ad estendere il secondo, con pneumatici Hard, per ben cinquantatré tornate. «La gara di oggi è stata molto deludente – ha spiegato Antonio – È un peccato finire con un risultato negativo la prima parte di stagione, dal momento che nelle ultime corse abbiamo mostrato di avere un buon ritmo che non riusciamo a concretizzare in termini di punti. Finora il mio campionato è stato contrassegnato da alti e bassi. Ho l'obiettivo di migliorarmi nella seconda parte della stagione, mi rincuorano i progressi che la nostra monoposto sta mostrando con continuità». ●



LA PRESSE

AUTO SPORT

37

COPPIA EFFICACE  
PER TORO ROSSO

Se in Germania era stato Kvyat la punta di diamante, stavolta in Ungheria è toccato a Albon ottenere il risultato più efficace per Toro Rosso, con un decimo posto finale



LAT

# Toro saziato

**LA SQUADRA VA ANCORA A PUNTI CON IL GIOVANE ALBON, 10°, DOPO LA SBORNIA DI FELICITÀ NEL GRAN PREMIO DI GERMANIA**

**A**rrivati a Budapest con ancora nella testa la sbornia di felicità per il terzo posto conquistato nel Gp di Germania pochi giorni prima, i ragazzi della Toro Rosso hanno lavorato sodo all'Hungaroring ben sapendo che la Str14 su questa tipologia di tracciato non avrebbe potuto giocarsela come a Hockenheim. Forse con la pioggia si sarebbe potuto tentare nuovamente una strategia particolare e azzardata, ma il sole è stato ben presente in qualifica e in gara.

Dodicesimo Alexander Albon e tredicesimo Daniil Kvyat nel Q2, appariva chiaro che si sarebbe dovuto combattere duro per entrare in top 10 l'indomani, per portare a Faenza qualche altro punto. Sperando nel ritiro di qualche avversario. Albon e Kvyat stavano correndo bene nella prima fase, mantenendo la posizione iniziale, quando a un certo punto gli uomini nel ga-

rage Toro Rosso hanno avuto tutti insieme un aumento delle palpitazioni. Sotto i loro caschetti e le tute, hanno cominciato a sudare freddo, qualcuno scuoteva la testa. Che stava accadendo? Al 18° giro, Kvyat ha avvicinato sensibilmente Albon e lo ha attaccato alla curva 1. Il rookie anglo-thailandese non ci ha pensato per un attimo di lasciargli la porta aperta ed appaiati si sono avventati alla curva 2. Come due indemoniati, l'hanno affrontata affiancati, le loro ruote si sono anche toccate in uscita dalla seconda lunga piega a sinistra, con Albon all'esterno, Kvyat all'interno. Finita lì? Affatto. Albon ha tenuto duro alla curvettina 3 con il russo che manco ci ha pensato di alzare il piede per un attimo.

Nel box Toro Rosso, erano scattati tutti gli allarmi possibili e immaginabili perché ad attendere i due ragazacci c'era la cur-

va 4, una veloce a sinistra dove è impossibile sorpassare, come proverà poco dopo Lewis Hamilton con Max Verstappen. Ma Albon, uno dalla pellaccia ruvida, ha tenuto giù finendo inevitabilmente nella zona di fuga e rientrando sull'asfalto come niente fosse. Bellissimo spettacolo, l'ennesimo show di una stagione a dir poco eccitante per tutta la F.1 al di là del dominio Mercedes. A quel punto, la gara di Kvyat e Albon è tornata su binari più tranquilli. Il russo si è fermato al pit-stop per il cambio gomme alla tornata 22, Albon alla trentesima. Al 50° giro, superati da Valtteri Bottas in rimonta, Kvyat era undicesimo e Albon dodicesimo.

A una manciata di tornate dalla conclusione, Kvyat è entrato in crisi con le Pirelli e Albon senza pietà lo ha infilato. Poi, il giovanotto che lo scorso anno ha concluso al terzo posto la F.2, ha messo nel mirino la Racing Point-Mercedes di Sergio Perez. Lo ha braccato, studiato, finché a 4 giri dal traguardo non ha messo a segno un bel sorpasso prendendosi di forza la zona punti. Festa grande in Toro Rosso, con Albon decimo a 1 giro da Hamilton e un punticino prezioso entrato nelle casse della squadra di Franz Tost, che tiene la quinta posizione nella classifica costruttori con 43 punti contro i 39 della Renault. Kvyat invece, è scivolato al 15esimo posto finale, a 2 giri, non senza qualche rammarico, forse per aver usurato troppo le Pirelli.

**Massimo Costa**

# Involuzione Renault

**È DAL GP DEL CANADA CHE LE RS19 NON SI SONO PIÙ VISTE IN ZONA PUNTI. E ORA NEL TEAM TIRA DAVVERO UNA BRUTTA ARIA**

**A**l termine del Gran Premio di Montreal, l'euforia nel team Renault aveva raggiunto livelli raramente visti. Daniel Ricciardo sesto, Nico Hulkenberg settimo, con l'australiano addirittura quarto in qualifica e l'idea che il prosieguo della stagione sarebbe stato in crescendo. Cyril Abiteboul aveva iniziato a suonare la carica, l'ottimismo era coinvolgente, nuove power unit più potenti erano belle e pronte per essere lanciate. Ma da quel weekend canadese, a parte l'exploit di Ricciardo a Silverstone (settimo), le cose sono andate sempre peggio, con le poche gioie nell'attesa corsa di casa a Le Castellet, davanti a tutta la dirigenza Renault, dove Hulkenberg ha colto l'ottava posizione, ma Ricciardo è rimasto fuori dai punti. Dopo Montreal, due RS19 insieme nella top 10 non si sono più viste e nelle ultime due tappe di Hockenheim e Budapest, né Ricciardo né Hulkenberg hanno portato a casa punti.

La cosa peggiore, è che la McLaren MCL34

che utilizza le medesime power unit, team cliente di Renault, sta ottenendo risultati in serie che mandano in crisi Abiteboul e compagnia tanto che la squadra di Zak Brown, da derelitta che era, è ora quarta nella classifica costruttori con 82 punti (e con quel Carlos Sainz frettolosamente mandato via che fa faville), mentre la Renault arranca in sesta posizione con appena 39 punti. La cosa curiosa è che dodici mesi fa, la squadra francese con base in Gran Bretagna (a Enstone) dopo la dodicesima tappa aveva 82 punti... Qualcosa non va, proprio no, e Abiteboul che prometteva guerra alla Honda e alla Red Bull, ora impazzisce dalla rabbia nel vedere l'ex compagno di litigate Christian Horner che se la gioca ad armi pari con Mercedes e Ferrari grazie anche alla power unit giapponese, mentre lui annaspa dolorosamente. E pure sbeffeggiato da Verstappen che nei giorni scorsi si è ricordato delle critiche spesso ricevute dal poco diplomatico e "caliente" Abiteboul. Tira

una brutta aria per l'attuale team principale Renault e non è un caso che nei giorni pre Ungheria, il quattro volte campione del mondo F.1 Alain Prost sia stato nominato direttore non esecutivo della Renault Racing F.1. L'ex pilota francese, 64 anni, anche costruttore F.1 nella fine degli anni Novanta, da gennaio faceva già parte del consiglio di amministrazione di tale società avendo sostituito Thierry Bolle, divenuto amministratore delegato di Renault Group dopo la defenestrazione di Carlos Ghosn. Prost ha sempre gravitato nel mondo Renault dopo esserne stato pilota F.1 dal 1981 al 1983: come consulente, come uomo immagine, ma ora con questo nuovo ruolo assumerà poteri maggiori e importanti, poteri decisionali.

Di fatto, sarà come il compianto Niki Lauda alla Mercedes e affiancherà il team principale Abiteboul. Sempre più sotto pressione. A Budapest, Ricciardo ha sbagliato la qualifica e in gara, con una nuova power unit (partito ultimo per questo), è partito con le gomme hard, è stato l'ultimo a fermarsi ai box per un pit-stop, ma non è riuscito a passare la Haas-Ferrari di Kevin Magnussen chiudendo 14esimo. Poco sopra, Hulkenberg, 12esimo e ancora imbarazzato per l'errore di Hockenheim che gli è costato un bel piazzamento. Il tedesco fin dai primi giri ha accusato un problema al motore che gli è costato tre decimi al giro per tutta la corsa. A dir poco imbarazzante questa Renault tanto che Hulkenberg vorrebbe andarsene a fine anno e Ricciardo si sta chiedendo perché mai ha fatto questa scelta...

**Massimo Costa**



Daniel Ricciardo in lotta con Lance Stroll



## SF90 UNGHERIA

### IL GUSTO DEI BOOMERANG

INDICATI DALLE FRECCIE BLU I "BOOMERANG" SOVRAPPosti AGGIUNTI AGLI SCHERMI VERTICALI. NEL TONDO SI NOTANO QUELLI DELLA RED BULL, CON QUELLO INFERIORE AGGIUNTO IN SPAGNA.

## RB 15 SPAGNA



# Il **carico** resta il fattore chiave

LE CARATTERISTICHE DELLA PISTA MAGIARA COMPORTANO PRECISE ESIGENZE DI CARATTERE AERODINAMICO, CHE SONO STATE COSÌ ASSOLTE DAI TOP TEAM IN LIZZA NEL MONDIALE

**B**UDAPEST - L'Hungaroring è notoriamente un tracciato dove il fattore fondamentale è rappresentato dal carico aerodinamico generato. Le caratteristiche di questa pista sotto questo profilo, infatti, è corretto sostenere corrispondano in massima parte a quelle di Monaco, nonostante non si tratti di un circuito cittadino. Ad esse si aggiungono le elevate accelerazioni laterali, che mettono sotto particolare stress gli pneumatici che, anche nella miscela più dura giungono a fine vita, se non ben gestiti, piuttosto rapidamente, per intenderci entro una ventina di giri. Trattandosi di una gara posta in calendario ad una sola settimana dal Gp di Germania non era lecito attendersi modifiche di rilievo

sulle monoposto. Ciò nonostante. Questa previsione è stata confermata solo in parte.

Infatti, se ad Hockenheim la Ferrari non ha introdotto sviluppi aerodinamici, all'Hungaroring, invece, sulla Sf90 è comparsa un'evoluzione molto evidente dei barge board (deflettori davanti alle fiancate). Nello specifico, questi elementi sono stati modificati nella loro sezione superiore, mentre sono rimasti inalterati in basso. In dettaglio, poco sotto il bordo superiore, sono stati aggiunti due ampi e lunghi "boomerang" orizzontali, sovrapposti ed interconnessi.

Il primo lungo, e sinuoso, il secondo più corto. Quello superiore, è peraltro caratterizzato da un bordo



di entrata sinuoso, dotato di micro soffiature curve, trasversali, (a norma di regolamento), mentre presenta un bordo di uscita frastagliato. I due elementi sono collegati ed irrigiditi tramite inserti metallici che ne impediscono, centralmente, ed anche all'estremità la loro deformazione. Ciò, di fatto, per impedire che a causa della deformazione dei boomerang venga ridotta la sezione trasversale della soffiatura tra i due elementi, che assolve alla funzione di acceleratore del flusso in quel punto. È ben più che tangibile, l'ispirazione tratta dagli stessi elementi della Red Bull introdotti al Gp di Spagna. È curioso notare che in quell'occasione i barge board della vettura del team di Milton Keynes, fossero, a loro volta, profondamente ispirati a quelli della Sf90. Ciò era riscontrabile soprattutto nella loro porzione inferiore, quella dove sono posizionate le "scimitarre". Al Montmelò fu aggiunto un "boomerang" sotto quello principale per incrementare l'effetto "down wash" del flusso verso il bordo d'ingresso del fondo.

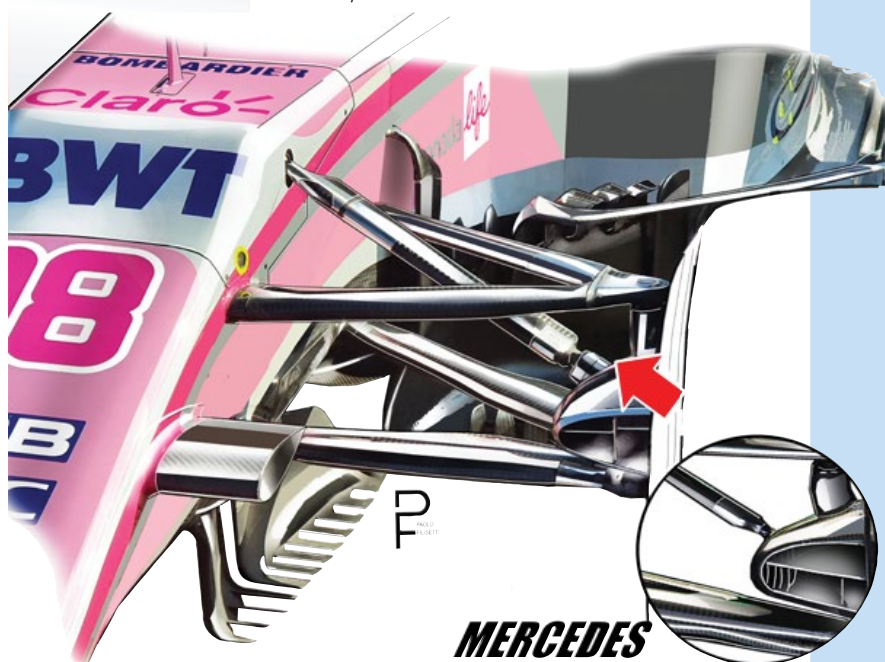
Inoltre, è corretto aggiungere, che sia nel caso della Rb15, sia della Sf90, questa configurazione assolve anche il ruolo di allontanare le turbolenze generate dalle ruote anteriori. La coerenza di obiettivi legati a questo sviluppo tra le due monoposto, costituisce una conferma di quanto la Red Bull e la Ferrari, siano due vetture dal "dna" simile, a partire dall'adozione di un "rake" (assetto picchiato) elevato. La Ferrari, non è stata però l'unico team ad introdurre sviluppi interessanti. La Racing Point, infatti, ha proseguito nella profonda evoluzione della Rp19. I benefici, dei legami consolidati con Mercedes, sono sempre più visibili, riscontrabili anche attraverso gli sviluppi progressivamente adottati da qualche gara. Se in precedenza, erano stati eminentemente pacchetti aerodinamici, che avevano riguardato, il muso, l'ala anteriore, quella posteriore, ed il retrotreno, ad essere protagonisti; in Ungheria, è stato interessante scoprire l'evoluzione della sospensione anteriore. Questa, infatti, è ora dotata di doppio bracket, analogamente alla Mercedes, con l'obiettivo di incrementare, o meglio massimizzare l'importa a terra (contact patch) dei pneumatici in curva. In pratica, si cerca di accrescere il grip meccanico tra pneumatico ed asfalto, riducendo i pattinamenti laterali. Su una pista come l'Hungaroring, ciò riveste una funzione cruciale a favore di una migliore gestione degli pneumatici, per via, come abbiamo detto in esordio, delle elevate accelerazioni laterali, generate dal layout di questa pista.

Per contro, nonostante, non si tratti, di una novità vera e propria, è stato possibile analizzare da vicino i cestelli dei freni anteriori della Mercedes W10. Al di là dell'adozione di elementi asimmetrici, in effetti comune a quasi tutte le monoposto, (in funzione

## RP19 A DOPPIO BRACKET

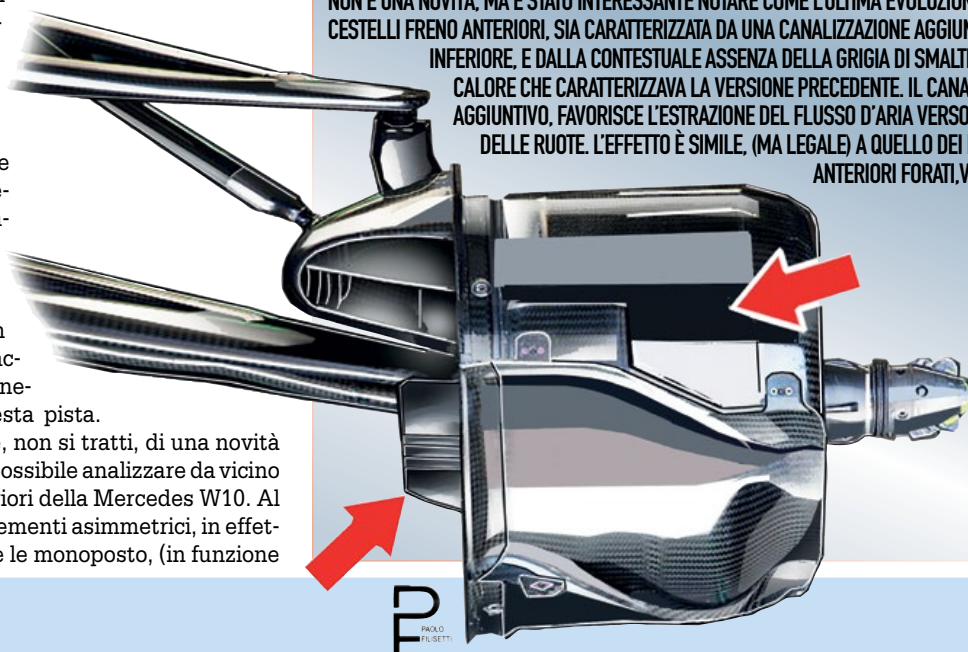
LA RP19, PRESENTA ORA UN DOPPIO BRACKET. (VEDI FRECCIA ROSSA) A CUI È CONNESSO IL PUNTONE PUSH ROD. LA FUNZIONE DI QUESTA SOLUZIONE È QUELLA DI INCREMENTARE IL CONTACT PATCH (IMPRONTA A TERRA) DEL PNEUMATICO, IN CURVA. AUMENTANDO IL GRIP MECCANICO.

della prevalenza di curve a destra), è stato possibile notare come l'ultima versione, disponga di una canalizzazione aggiuntiva, al di sotto della presa d'aria principale. Questo canale, ha uno sviluppo verticale, con quattro setti orizzontali. Con il cestello di sinistra smontato, nel corso delle prove libere, abbiamo potuto notare come questa canalizzazione si sviluppi al suo interno, fungendo da "traino" verso l'esterno delle ruote, del flusso d'aria. In questo modo, si ottiene, "legalmente" un effetto analogo a quello prodotto dai mozzi anteriori "soffiati", (la Red Bull li introdusse un paio di stagioni orsono), ora vietati. È lecito sostenere, che questa modifica, in parallelo ai turning vanes ai lati delle fiancate, introdotti in Germania, avesse come obiettivo principale l'incremento dell'efficienza, qualità di cui la W10, se paragonata a Red Bull, ma soprattutto a Ferrari, era carente. ●



## CANALIZZAZIONE AGGIUNTIVA NEI CESTELLI DEI FRENI

NON È UNA NOVITÀ, MA È STATO INTERESSANTE NOTARE COME L'ULTIMA EVOLUZIONE DEI CESTELLI FRENO ANTERIORI, SIA CARATTERIZZATA DA UNA CANALIZZAZIONE AGGIUNTIVA, INFERIORE, E DALLA CONTESTUALE ASSENZA DELLA GRIGIA DI SMALTIMENTO DEL CALORE CHE CARATTERIZZAVA LA VERSIONE PRECEDENTE. IL CANALE AGGIUNTIVO, FAVORISCE L'ESTRAZIONE DEL FLUSSO D'ARIA VERSO L'ESTERNO DELLE RUOTE. L'EFFETTO È SIMILE, (MA LEGALE) A QUELLO DEI MOZZI ANTERIORI FORATI, VIETATI.





PIT STOP

|            | GIRO | TEMPO  |
|------------|------|--------|
| Bottas     | 5°   | 33"328 |
| Giovinazzi | 15°  | 23"218 |
| Russell    | 16°  | 21"333 |
| Stroll     | 16°  | 22"085 |
| Pérez      | 18°  | 21"901 |
| Kubica     | 18°  | 21"754 |
| Grosjean   | 19°  | 22"035 |
| Kvyat      | 21°  | 23"002 |
| Verstappen | 25°  | 21"705 |
| Leclerc    | 27°  | 21"575 |
| Norris     | 28°  | 26"066 |
| Gasly      | 28°  | 22"104 |
| Albon      | 28°  | 23"676 |
| Sainz Jr.  | 29°  | 21"832 |
| Raikkonen  | 29°  | 22"205 |
| Hamilton   | 31°  | 22"880 |
| Hülkenberg | 36°  | 21"734 |
| Magnussen  | 38°  | 21"618 |
| Vettel     | 39°  | 24"819 |
| Bottas     | 46°  | 21"744 |
| Ricciardo  | 46°  | 22"498 |
| Hamilton   | 48°  | 21"390 |
| Stroll     | 50°  | 21"563 |
| Verstappen | 67°  | 21"164 |

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go



COSÌ AL TRAGUARDO

| POSIZIONE | PILOTA                     | VETTURA   | GIRI | TEMPO E DISTACCO | MEDIA KM/H | GIRO VELOCE | AL GIRO |
|-----------|----------------------------|---|------|------------------|------------|-------------|---------|
| 1°        | L.Hamilton (Gran Bretagna) | Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+ | 70   | 1.35"03"796      | 193.532    | 1"18"528    | 60      |
| 2°        | M.Verstappen (Paesi Bassi) | Red Bull RB15 - Honda RA619H                          | 70   | a 17"796         | 192.930    | 1"17"103    | 69      |
| 3°        | S.Vettel (Germania)        | Ferrari SF90 - Ferrari 064                            | 70   | a 1"01"433       | 191.469    | 1"19"786    | 65      |
| 4°        | C.Leclerc (Monaco)         | Ferrari SF90 - Ferrari 064                            | 70   | a 1"05"250       | 191.343    | 1"20"493    | 49      |
| 5°        | C.Sainz Jr. (Spagna)       | McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19                     | 69   | a 1 giro         | 189.857    | 1"21"002    | 66      |
| 6°        | P.Gasly (Francia)          | Red Bull RB15 - Honda RA619H                          | 69   | a 1 giro         | 189.811    | 1"21"045    | 65      |
| 7°        | K.Raikkonen (Finlandia)    | Alfa Romeo C38 - Ferrari 064                          | 69   | a 1 giro         | 189.722    | 1"20"880    | 65      |
| 8°        | V.Bottas (Finlandia)       | Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+ | 69   | a 1 giro         | 189.698    | 1"19"331    | 59      |
| 9°        | L.Norris (Gran Bretagna)   | McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19                     | 69   | a 1 giro         | 189.524    | 1"21"188    | 65      |
| 10°       | A.Albon (Thailandia)       | Toro Rosso STR14 - Honda RA619H                       | 69   | a 1 giro         | 188.567    | 1"20"621    | 65      |
| 11°       | S.Pérez (Messico)          | Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+         | 69   | a 1 giro         | 188.207    | 1"21"734    | 47      |
| 12°       | N.Hülkenberg (Germania)    | Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19                    | 69   | a 1 giro         | 188.186    | 1"21"650    | 59      |
| 13°       | K.Magnussen (Danimarca)    | Haas VF-19 - Ferrari 064                              | 69   | a 1 giro         | 188.162    | 1"21"008    | 67      |
| 14°       | D.Ricciardo (Australia)    | Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19                    | 69   | a 1 giro         | 188.154    | 1"20"839    | 49      |
| 15°       | D.Kvyat (Russia)           | Toro Rosso STR14 - Honda RA619H                       | 68   | a 2 giri         | 187.831    | 1"21"932    | 55      |
| 16°       | G.Russell (Gran Bretagna)  | Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+             | 68   | a 2 giri         | 186.047    | 1"22"386    | 66      |
| 17°       | L.Stroll (Canada)          | Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+         | 68   | a 2 giri         | 185.926    | 1"20"603    | 52      |
| 18°       | A.Giovinazzi (Italia)      | Alfa Romeo C38 - Ferrari 064                          | 68   | a 2 giri         | 185.630    | 1"23"134    | 64      |
| 19°       | R.Kubica (Polonia)         | Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+             | 67   | a 3 giri         | 184.903    | 1"23"436    | 42      |

NON CLASSIFICATI

|                      |                          |    |             |         |          |    |
|----------------------|--------------------------|----|-------------|---------|----------|----|
| R.Grosjean (Francia) | Haas VF-19 - Ferrari 064 | 49 | Press.acqua | 185.430 | 1"22"809 | 46 |
|----------------------|--------------------------|----|-------------|---------|----------|----|

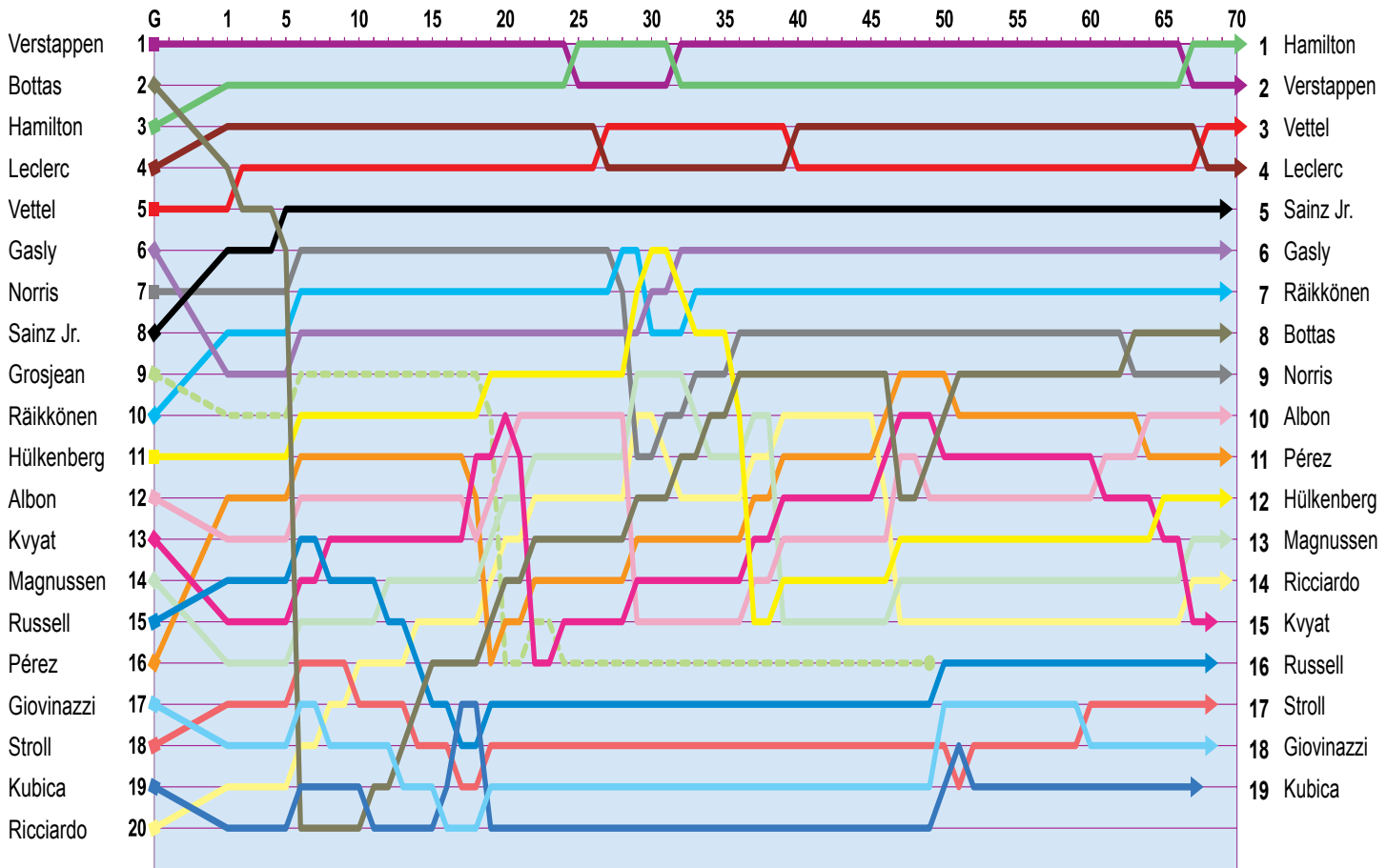
LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DODICESIMO GRAN PREMIO

| SQUADRA      | PILOTA     | MOTORISTA | MOTORE TERMICO | TURBO | MGU-H | MGU-K | PACCO BATTERIE | CENTRALINA ELETTRONICA |
|--------------|------------|-----------|----------------|-------|-------|-------|----------------|------------------------|
| MERCEDES     | HAMILTON   | MERCEDES  | 2              | 2     | 2     | 2     | 1              | 1                      |
| MERCEDES     | BOTTAS     | MERCEDES  | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 2                      |
| FERRARI      | VETTEL     | FERRARI   | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 3                      |
| FERRARI      | LECLERC    | FERRARI   | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 2                      |
| RED BULL     | VERSTAPPEN | HONDA     | 3              | 3     | 3     | 2     | 2              | 2                      |
| RED BULL     | GASLY      | HONDA     | 3              | 3     | 3     | 2     | 2              | 2                      |
| RACING POINT | PEREZ      | MERCEDES  | 2              | 2     | 2     | 2     | 1              | 1                      |
| RACING POINT | STROLL     | MERCEDES  | 3              | 3     | 3     | 2     | 1              | 1                      |
| WILLIAMS     | RUSSEL     | MERCEDES  | 2              | 2     | 2     | 2     | 3              | 3                      |
| WILLIAMS     | KUBICA     | MERCEDES  | 2              | 2     | 2     | 2     | 1              | 1                      |
| RENAULT      | HULKENBERG | RENAULT   | 5              | 4     | 4     | 3     | 2              | 3                      |
| RENAULT      | RICCIARDO  | RENAULT   | 4              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| TORO ROSSO   | KVYAT      | HONDA     | 4              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| TORO ROSSO   | ALBON      | HONDA     | 5              | 4     | 4     | 4     | 2              | 2                      |
| HAAS         | GROSJEAN   | FERRARI   | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 2                      |
| HAAS         | MAGNUSSEN  | FERRARI   | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 3                      |
| MCLAREN      | SAINZ      | RENAULT   | 4              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| MCLAREN      | NORRIS     | RENAULT   | 3              | 3     | 3     | 3     | 3              | 3                      |
| ALFA ROMEO   | RAIKKONEN  | FERRARI   | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| ALFA ROMEO   | GIOVINAZZI | FERRARI   | 2              | 2     | 2     | 2     | 2              | 3                      |

**LEGENDA**

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

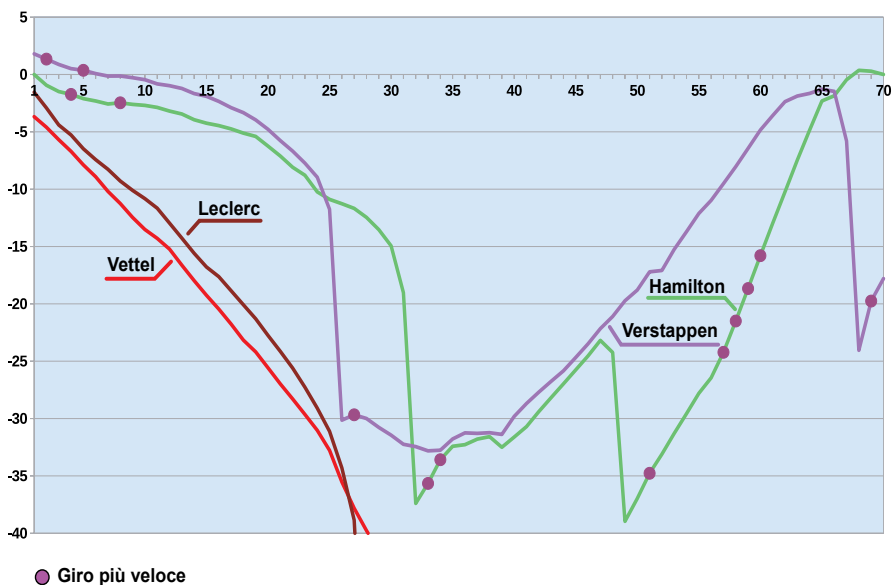
**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE**  
120 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

| QUALIFICAZIONI |       | GRAN PREMIO |       |
|----------------|-------|-------------|-------|
| Vettel         | 315,6 | Ricciardo   | 321,6 |
| Leclerc        | 315,2 | Hamilton    | 321,0 |
| Giovinazzi     | 313,1 | Vettel      | 320,8 |
| Raikkonen      | 312,6 | Bottas      | 317,5 |
| Norris         | 312,1 | Gasly       | 315,8 |
| Hülkenberg     | 311,7 | Norris      | 315,6 |
| Kvyat          | 311,2 | Stroll      | 315,3 |
| Albon          | 310,0 | Kvyat       | 314,8 |
| Grosjean       | 310,0 | Albon       | 313,2 |
| Bottas         | 309,9 | Verstappen  | 312,8 |
| Ricciardo      | 309,9 | Leclerc     | 311,5 |
| Sainz Jr.      | 309,9 | Giovinazzi  | 311,0 |
| Stroll         | 309,7 | Sainz Jr.   | 310,0 |
| Hamilton       | 309,3 | Hülkenberg  | 309,5 |
| Pérez          | 308,8 | Russell     | 308,6 |
| Russell        | 308,6 | Pérez       | 307,8 |
| Verstappen     | 307,5 | Magnussen   | 307,6 |
| Kubica         | 307,2 | Raikkonen   | 306,2 |
| Gasly          | 306,6 | Grosjean    | 302,4 |
| Magnussen      | 306,2 | Kubica      | 292,4 |

**I DISTACCHI**



● Giro più veloce

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

M.Verstappen (Red BullRB15/  
Honda)  
1'14"572 media 211.494 km/h  
Primo Precedente:  
S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)  
1'16"276 media 206.770 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

M.Verstappen (Red BullRB15/  
Honda)  
1'17"103 media 204.552 km/h  
Primo Precedente:  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'19"071 media 199.461 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1h35'26"131 media 192.798  
km/h

GIRI IN TESTA

|            |         |
|------------|---------|
| Verstappen | 1°-24°  |
| Hamilton   | 25°-31° |
| Verstappen | 32°-66° |
| Hamilton   | 67°-70° |



PROVE LIBERE

VENERDÌ 2 AGOSTO

|                | 1ª SESSIONE | 2ª SESSIONE |
|----------------|-------------|-------------|
| 1° Hamilton    | 1'17"233    | 1'17"995    |
| 2° Verstappen  | 1'17"398    | 1'17"909    |
| 3° Vettel      | 1'17"399    | 1'19"254    |
| 4° Gasly       | 1'17"682    | 1'17"854    |
| 5° Magnussen   | 1'17"942    | 1'19"178    |
| 6° Bottas      | s.t.        | 1'18"184    |
| 7° Leclerc     | 1'18"188    | 1'18"852    |
| 8° Hülkenberg  | 1'18"417    | 1'18"892    |
| 9° Norris      | 1'18"531    | 1'20"401    |
| 10° Ricciardo  | 1'18"894    | 1'18"597    |
| 11° Raikkonen  | 1'18"787    | 1'18"682    |
| 12° Sainz Jr.  | 1'18"702    | 1'19"398    |
| 13° Giovinazzi | 1'19"488    | 1'18"909    |
| 14° Kvyat      | 1'18"982    | 1'18"957    |
| 15° Grosjean   | 1'18"973    | 1'19"149    |
| 16° Albon      | 1'19"223    | s.t.        |
| 17° Pérez      | 1'19"325    | 1'19"721    |
| 18° Russell    | 1'19"649    | 1'19"889    |
| 19° Stroll     | 1'19"722    | 1'19"774    |
| 20° Kubica     | 1'20"322    | 1'20"439    |

SABATO 3 AGOSTO

|                | 3ª SESSIONE |
|----------------|-------------|
| 1° Hamilton    | 1'16"084    |
| 2° Verstappen  | 1'16"097    |
| 3° Vettel      | 1'16"166    |
| 4° Bottas      | 1'16"355    |
| 5° Leclerc     | 1'16"392    |
| 6° Gasly       | 1'16"684    |
| 7° Norris      | 1'16"774    |
| 8° Raikkonen   | 1'17"216    |
| 9° Sainz Jr.   | 1'17"217    |
| 10° Magnussen  | 1'17"230    |
| 11° Grosjean   | 1'17"293    |
| 12° Kvyat      | 1'17"432    |
| 13° Hülkenberg | 1'17"667    |
| 14° Pérez      | 1'17"670    |
| 15° Giovinazzi | 1'17"929    |
| 16° Ricciardo  | 1'17"962    |
| 17° Albon      | 1'18"024    |
| 18° Russell    | 1'18"072    |
| 19° Stroll     | 1'18"534    |
| 20° Kubica     | 1'18"709    |

POLE POSITION

| SABATO 3 AGOSTO |                           |          | QUALIFICHE |          |        | SETTORI |        |    |
|-----------------|---------------------------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|----|
|                 |                           |          | 1ª         | 2ª       | 3ª     | 1ª      | 2ª     | 3ª |
| 1° Verstappen   | Red Bull RB15             | 1'15"817 | 1'15"573   | 1'14"572 | 27"095 | 26"456  | 21"021 |    |
| 2° Bottas       | Mercedes F1 W10 EQ Power+ | 1'16"078 | 1'15"669   | 1'14"590 | 27"079 | 26"411  | 21"100 |    |
| 3° Hamilton     | Mercedes F1 W10 EQ Power+ | 1'16"068 | 1'15"548   | 1'14"769 | 27"228 | 26"488  | 21"053 |    |
| 4° Leclerc      | Ferrari SF90              | 1'16"337 | 1'15"792   | 1'15"043 | 27"036 | 26"553  | 21"454 |    |
| 5° Vettel       | Ferrari SF90              | 1'16"452 | 1'15"885   | 1'15"071 | 26"918 | 26"793  | 21"360 |    |
| 6° Gasly        | Red Bull RB15             | 1'16"716 | 1'16"393   | 1'15"450 | 27"330 | 26"809  | 21"169 |    |
| 7° Norris       | McLaren MCL34             | 1'16"697 | 1'16"060   | 1'15"800 | 27"284 | 26"905  | 21"565 |    |
| 8° Sainz Jr.    | McLaren MCL34             | 1'16"493 | 1'16"308   | 1'15"852 | 27"279 | 27"013  | 21"560 |    |
| 9° Grosjean     | Haas VF-19                | 1'16"978 | 1'16"319   | 1'16"013 | 27"457 | 26"861  | 21"660 |    |
| 10° Raikkonen   | Alfa Romeo C38            | 1'16"506 | 1'16"518   | 1'16"041 | 27"361 | 27"107  | 21"571 |    |
| 11° Hülkenberg  | Renault R.S.19            | 1'16"790 | 1'16"565   |          | 27"422 | 27"333  | 21"663 |    |
| 12° Albon       | Toro Rosso STR14          | 1'16"912 | 1'16"687   |          | 27"554 | 27"191  | 21"796 |    |
| 13° Kvyat       | Toro Rosso STR14          | 1'16"750 | 1'16"692   |          | 27"626 | 27"085  | 21"843 |    |
| 14° Giovinazzi  | Alfa Romeo C38            | 1'16"894 | 1'16"804   |          | 27"526 | 27"276  | 21"849 |    |
| 15° Magnussen   | Haas VF-19                | 1'16"122 | 1'17"081   |          | 27"525 | 26"813  | 21"756 |    |
| 16° Russell     | Williams FW42             | 1'17"031 |            |          | 27"827 | 27"147  | 22"057 |    |
| 17° Pérez       | Racing Point RP19         | 1'17"109 |            |          | 27"674 | 27"478  | 21"957 |    |
| 18° Ricciardo   | Renault R.S.19            | 1'17"257 |            |          | 27"807 | 27"404  | 21"962 |    |
| 19° Stroll      | Racing Point RP19         | 1'17"542 |            |          | 27"666 | 27"723  | 22"100 |    |
| 20° Kubica      | Williams FW42             | 1'18"324 |            |          | 28"026 | 27"896  | 22"390 |    |

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA: 33 Verstappen (Red Bull) 1'14"572, 77 Bottas (Mercedes) 1'14"590

2ª FILA: 44 Hamilton (Mercedes) 1'14"769, 16 Leclerc (Ferrari) 1'15"043

3ª FILA: 5 Vettel (Ferrari) 1'15"071, 10 Gasly (Red Bull) 1'15"450

4ª FILA: 4 Norris (McLaren) 1'15"800, 55 Sainz (McLaren) 1'15"852

5ª FILA: 8 Grosjean (Haas) 1'16"013, 7 Raikkonen (Alfa Romeo) 1'16"041

6ª FILA: 27 Hulkenberg (Renault) 1'16"565, 23 Albon (Toro Rosso) 1'16"687

7ª FILA: 26 Kvyat (Toro Rosso) 1'16"692, 20 Magnussen (Haas) 1'17"081

8ª FILA: 63 Russell (Williams) 1'17"031, 11 Perez (Racing Point) 1'17"109

9ª FILA: 99 Giovinazzi (Alfa R.) 1'16"804(a), 18 Stroll (Racing Point) 1'17"542

10ª FILA: 88 Kubica (Williams) 1'18"324, 3 Ricciardo (Renault) 1'17"257(b)

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



## MONDIALE PILOTI

|                   | TOTALE | AUSTRALIA 17/3 | BAHRAIN 31/3 | CINA 14/4 | AZERBAIJAN 28/4 | SPAGNA 12/5 | MONACO 26/5 | CANADA 9/6 | FRANCIA 23/6 | AUSTRIA 30/6 | G. BRETAGNA 14/7 | GERMANIA 28/7 | UNGHERIA 4/8 | BELGIO 1/9 | ITALIA 8/9 | SINGAPORE 22/9 | RUSSIA 29/9 | GIAPPONE 13/10 | MESSICO 27/10 | USA 3/11 | BRASILE 17/11 | ABU DHABI 11/12 |
|-------------------|--------|----------------|--------------|-----------|-----------------|-------------|-------------|------------|--------------|--------------|------------------|---------------|--------------|------------|------------|----------------|-------------|----------------|---------------|----------|---------------|-----------------|
| 1° L. Hamilton    | 250    | 18             | 25           | 25        | 18              | 26          | 25          | 25         | 25           | 10           | 26               | 2             | 25           | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 2° V. Bottas      | 188    | 26             | 18           | 18        | 25              | 18          | 15          | 13         | 18           | 15           | 18               | (i.)          | 4            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 3° M. Verstappen  | 181    | 15             | 12           | 12        | 12              | 15          | 12          | 10         | 12           | 26           | 10               | 26            | 19           | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 4° S. Vettel      | 156    | 12             | 10           | 15        | 15              | 12          | 18          | 18         | 11           | 12           | (16°)            | 18            | 15           | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 5° C. Leclerc     | 132    | 10             | 16           | 10        | 11              | 10          | (m.)        | 15         | 15           | 18           | 15               | (i.)          | 12           | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 6° P. Gasly       | 63     | (11°)          | 4            | 9         | (m.)            | 8           | 11          | 4          | 1            | 6            | 12               | (14°)         | 8            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 7° C. Sainz Jr.   | 58     | (m.)           | (19°)        | (14°)     | 6               | 4           | 8           | (11°)      | 8            | 4            | 8                | 10            | 10           | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 8° K. Raikkonen   | 31     | 4              | 6            | 2         | 1               | (14°)       | (17°)       | (15°)      | 6            | 2            | 4                | (12°)         | 6            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 9° D. Kvyat       | 27     | 1              | (12°)        | (m.)      | (m.)            | 2           | 6           | 1          | (14°)        | (17°)        | 2                | 15            | (15°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 10° L. Norris     | 24     | (12°)          | 8            | (18°)     | 4               | (i.)        | (11°)       | (m.)       | 2            | 8            | (11°)            | (m.)          | 2            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 11° D. Ricciardo  | 22     | -              | (18°)        | 6         | (m.)            | (12°)       | 2           | 8          | (11°)        | (12°)        | 6                | (m.)          | (14°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 12° L. Stroll     | 18     | 2              | (14°)        | (12°)     | 2               | (i.)        | (16°)       | 2          | (13°)        | (14°)        | (13°)            | 12            | (17°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 13° K. Magnussen  | 18     | 8              | (13°)        | (13°)     | (13°)           | 6           | (14°)       | (17°)      | (17°)        | (19°)        | (m.)             | 4             | (13°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 14° N. Hülkenberg | 17     | 6              | (17°)        | (m.)      | (14°)           | (13°)       | (13°)       | 6          | 4            | (13°)        | 1                | (i.)          | (12°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 15° A. Albon      | 16     | (14°)          | 2            | 1         | (11°)           | (11°)       | 4           | (m.)       | (15°)        | (15°)        | (12°)            | 8             | 1            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 16° S. Pérez      | 13     | (13°)          | 1            | 4         | 8               | (15°)       | (12°)       | (12°)      | (12°)        | (11°)        | (17°)            | (i.)          | (11°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 17° R. Grosjean   | 8      | (m.)           | (m.)         | (11°)     | (m.)            | 1           | 1           | (14°)      | (m.)         | (16°)        | (m.)             | 6             | (m.)         | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 18° A. Giovinazzi | 1      | (15°)          | (11°)        | (15°)     | (12°)           | (16°)       | (19°)       | (13°)      | (16°)        | 1            | (i.)             | (13°)         | (18°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 19° R. Kubica     | 1      | (17°)          | (16°)        | (17°)     | (16°)           | (18°)       | (18°)       | (18°)      | (18°)        | (20°)        | (15°)            | 1             | (19°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |
| 20° G. Russell    | 0      | (16°)          | (15°)        | (16°)     | (15°)           | (17°)       | (15°)       | (16°)      | (19°)        | (18°)        | (14°)            | (11°)         | (16°)        | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -               |

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto aggiuntivo per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

## MONDIALE COSTRUTTORI

|                 |     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |      |       |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-----------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° Mercedes     | 438 | 18/26 | 25/18 | 25/18 | 18/25 | 26/18 | 25/15 | 25/13 | 25/18 | 10/15 | 26/18 | 2/0  | 25/4  | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2° Ferrari      | 288 | 12/10 | 10/16 | 15/10 | 15/11 | 12/10 | 18/0  | 18/15 | 11/15 | 12/18 | 0/15  | 18/0 | 15/12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3° Red Bull     | 244 | 0/15  | 4/12  | 9/12  | 0/12  | 8/15  | 11/12 | 4/10  | 1/12  | 6/26  | 12/10 | 0/26 | 8/19  | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4° McLaren      | 82  | -     | 8/0   | -     | 4/6   | 0/4   | 0/8   | -     | 2/8   | 8/4   | 0/8   | 0/10 | 2/10  | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5° Toro Rosso   | 43  | 0/1   | 2/0   | 1/0   | -     | 0/2   | 4/6   | 0/1   | -     | -     | 0/2   | 8/15 | 1/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6° Renault      | 39  | 0/6   | -     | 6/0   | -     | -     | 2/0   | 8/6   | 0/4   | -     | 6/1   | -    | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7° Alfa Romeo   | 32  | 4/0   | 6/0   | 2/0   | 1/0   | -     | -     | -     | 6/0   | 2/1   | 4/0   | -    | 6/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8° Racing Point | 31  | 0/2   | 1/0   | 4/0   | 8/2   | -     | -     | 0/2   | -     | -     | -     | 0/12 | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9° Haas         | 26  | 0/8   | -     | -     | -     | 1/6   | 1/0   | -     | -     | -     | -     | 6/4  | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10° Williams    | 1   | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | 0/1  | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato) Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

## CAMBIO GOMME

|            |   |   |   |
|------------|---|---|---|
| RICCIARDO  | H | S |   |
| NORRIS     | S | H |   |
| VETTEL     | M | S |   |
| RAIKKONEN  | S | M |   |
| GROSJEAN   | S | H |   |
| GASLY      | M | H |   |
| PÉREZ      | M | H |   |
| LECLERC    | M | H |   |
| STROLL     | M | H | S |
| MAGNUSSEN  | M | S |   |
| ALBON      | M | H |   |
| KVYAT      | M | H |   |
| HÜLKENBERG | M | S |   |
| VERSTAPPEN | M | H | S |
| HAMILTON   | M | H | M |
| SAINZ JR.  | S | H |   |
| RUSSELL    | M | H |   |
| BOTTAS     | M | H | M |
| KUBICA     | M | H |   |
| GIOVINAZZI | M | H |   |

## NOTE

(a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.

(b) Utilizzo di componenti della PU aggiuntivi: partenza imposta da fondo griglia.





**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Latifi; 2. De Vries; 3. Aitken. Gara-2: 1. M.Schumacher; 2. Matsushita; 3. Sette Camara.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Schumacher prima grande firma

**CONQUISTA IL SUCCESSO IN GARA-2 E CON LUI ANCHE PREMA RITROVA LA VITTORIA. NELLA PRIMA SFIDA SI IMPONE LATIFI DAVANTI AL LEADER DE VRIES**

di **Alessandro Gargantini**

**B**UDAPEST - La tortuosa pista ungherese è stata teatro d'importanti vittorie. Nelle due manche in programma si sono imposti Nicholas Latifi, sempre più vicino alla Williams, e Mick Schumacher, che ha colto il primo successo nella categoria dopo aver resistito con l'esperienza di un veterano agli attacchi di un volpone come il nipponico Matsushita, che per ben due volte aveva vinto nel toboga ungherese. Il figlio d'arte tedesco ha anche riportato sul gradino più alto del podio il Team Prema e il Ferrari Driver academy in una giornata a forti tinte tricolori.

Ci sono vittorie che rivestono una particolare importanza nella carriera di un pilota. Il quarto centro stagionale di Nicholas Latifi rientra certamente

**FESTEGGIA ANCHE MAMMA CORINNA**

In alto Schumacher sul podio. A destra l'arrivo vittorioso di Gara-2 di Mick. Nell'altra pagina, Corinna Schumacher. A destra, nell'altra pagina, Ghiotto





nel gruppo di quelle cruciali. Il terzo pilota e tester della Williams ambisce a un ruolo da titolare presso la squadra con sede a Grove in vista del prossimo mondiale. Ma per convincere definitivamente l'ambiente, oltre che per raggiungere i punti che gli mancano per ottenere la Superlicenza FIA (sarebbe sufficiente il quinto posto in campionato), al canadese serviva soprattutto dare continuità alla scia di vittorie che si era interrotta dopo Barcellona. Il portacolori del Team DAMS, salito sul gradino più alto del podio a Sakhir, Baku e Montmelò, sembrava essere entrato in una fase involutiva che, oltre alla prima posizione nella graduatoria generale, avrebbe rischiato di fargli perdere il treno per la Williams. Anche perché la posizione di George Russell nella squadra inglese è molto solida e la decima posizione colta da Robert Kubica lo scorso fine settimana a Hockenheim ha ribadito l'importanza di poter schierare il pilota di Cracovia. Il ragazzo nato a Montreal sui saliscendi ungheresi ha certamente disputato una delle corse più incisive della sua carriera. In primis, Latifi ha battuto sul campo i diretti rivali nella corsa al titolo Nyck de Vries e Lica Ghiotto. L'ex pilota della Prema ed il veneto scattavano dalla prima fila grazie dopo aver dato lezioni di guida al resto del gruppo nel turno di qualifica su pi-

sta bagnata. Entrambi si sono però fatti sorprendere dalla chirurgica staccata compiuta dal canadese alla prima curva, quando in un colpo solo è riuscito a beffare entrambi e prendere il comando della corsa. Il vincitore è transitato sotto la bandiera a scacchi davanti un concreto De Vries e ad Aitken, che ha sopravanzato Ghiotto al cambio gomme.

Nella manche della domenica ha prevalso Mick Schumacher, che ha fatto tesoro dell'ottava posizione colta il giorno prima che gli ha consentito di scattare dalla pole position. Il figlio d'arte tedesco è stato molto reattivo allo spegnimento dei semafori ed ha difeso con estrema grinta la leadership della corsa nelle prime curve. Nei giri successivi il pilota di Renè Rosin ha conquistato un lieve margine che l'ha tenuto al riparo dal ritorno del nipponico, che ha chiuso al secondo posto davanti Sette Camara, mentre i capoclassifica De Vries e Latifi, ora distanziati di trenta lunghezze, hanno chiuso rispettivamente al sesto e settimo posto. Non è stato in fine settimana favorevole per Luca Ghiotto, strepitoso sul bagnato in qualifica, ma alle prese con una monoposto dall'assetto deficitario che non gli ha consentito di andare oltre un quarto e un ottavo posto che gli sono costati la terza posizione in graduatoria generale a vantaggio di Sette Camara. ●



«NON PENSO ALLA F1: CI CORRERÒ SOLO QUANDO SARÒ PRONTO»

## Ora Mick punta Spa

L'occasione di scattare davanti a tutti a Mick Schumacher era stata servita già in occasione dell'esordio stagionale di Sakhir, quando chiuse ottavo nella Feature Race e si trovò in pole position nella corsa della domenica. Schumi jr, al debutto assoluto nella categoria, chiuse al sesto posto senza fare errori, ma non riuscì a contrastare il più scafato Ghiotto, che vinse la corsa. Sono passati alcuni mesi e il figlio d'arte tedesco è cresciuto a vista d'occhio. E quando gli si è ripresentata nuovamente l'occasione di partire davanti non se l'è fatta sfuggire e ha colto il primo successo in F2. «Non è stato facile adattarmi alla categoria superiore, ci sono molte cose diverse rispetto alla terza serie – ha commentato Mick – Ma passo dopo passo sono riuscito a conquistare questo successo che mi rafforza in vista della prossima corsa di Spa e rappresenta un piccolo passo verso la Formula Uno. Dove potrà approdare soltanto quando sarò pronto. E non so quanto tempo ci vorrà». Mick sembra avere le idee molto chiare. E il prossimo appuntamento si disputerà sul tracciato che nel 2018 lo lanciò verso il titolo. Un discorso ovviamente tabù per quest'anno, ma la marcia del piccolo Schumi verso la massima serie in Ungheria ha subito una forte accelerazione.



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Lundgaard; 2. Fewtrell;  
3. Hughes. Gara-2: 1. Armstrong; 2.  
Pulcini; 3. Hughes.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Prima volta divisa per due

**CHRISTIAN LUNDGAARD E MARCUS ARMSTRONG ROMPONO IL GHIACCIO E CONQUISTANO LA VITTORIA NUMERO UNO NELLA SERIE. ECCO COME**

di [Alessandro Gargantini](#)

**B**UDAPEST - L'anfiteatro naturale di Budapest ha mandato in scena due attese "prime". Christian Lundgaard e Marcus Armstrong hanno finalmente rotto il ghiaccio e conquistato il loro primo e meritato successo nella terza serie. Iniziando dalla manche principale del sabato, sui saliscendi dell'Hungaroring il diciottenne pilota danese Christian Lundgaard ha confezionato un fine settimana da sogno, nel quale non ha lasciato nemmeno le briciole ai rivali. Il teenager di Hedensted, dopo aver capeggiato il turno di prove libere del venerdì, si è puntualmente ripetuto il giorno dopo nella sessione di qualifica, dominata davanti al team mate presso l'Art Grand Prix Max Fewtrell. La superiorità espressa in prova è stata il preludio dell'incontrastato predominio esercitato nella prima manche. Il giovane danese, dopo aver compiuto uno scatto

**BUDAPEST  
DA PROTAGONISTI**

Sopra la partenza di gara-1 con Christian Lundgaard e Max Fewtrell in primo piano. Sotto Armstrong festeggia il successo in gara-2. A destra in alto Pulcini in azione e sotto sul podio di gara-2. In basso a destra Armstrong in azione





da manuale dal vertice dello schieramento di partenza, è stato autore di una cavalcata solitaria che gli ha consentito di cogliere il primo successo nella categoria, impreziosito dal giro più veloce in gara siglato proprio nel corso dell'ultima tornata, quando ha rifilato oltre tre decimi sul miglior tempo del suo più diretto avversario.

Un fine settimana realmente da incorniciare quello del pilota della pluri-decorata scuderia francese, che non aveva lasciato il segno nelle prime prove della stagione, monopolizzate soprattutto dai portacolori del Team Prema. Lundgaard è soltanto al terzo anno in monoposto ed è giunto al campionato di terza serie dopo aver vinto il torneo di Formula 4 spagnola nel 2017 e aver colto la piazza d'onore nella Formula Renault Eurocup l'anno scorso, alle spalle dell'attuale compagno di scuderia Fewtrell, entrato come il danese nel vivaio della Casa francese.

Lundgaard aveva impressionato in occasione pre season-test e all'apertura di Barcellona, quando aveva colto la piazza d'onore, dopo aver vinto sul campo, a seguito di una decisione presa dagli steward arrivata come un'inattesa doccia fredda dalla quale il danese ha impiegato un po' a risollevarsi. Ma da quel momento la sua stella si era un po' spenta, come confermano gli zero punti conquistati nei successivi appuntamenti di Le Castellet e Spielberg. Il danese è tornato incisivo nello scorso round disputato a Silverstone, quando ha ritrovato le zone alte della graduatoria grazie a un settimo e un quinto posto. In pochi si attendevano però di ritrovarlo su livelli così stratosferici sulla pista ubicata alle porte di Budapest.

Il danese è certamente uno dei prospetti più validi in circolazione, e sono in parecchi a dare per scontato il suo passaggio in Formula 2, categoria nella quale è atteso un importante ricambio generazionale l'anno prossimo. Nella corsa del sabato, quella che assegna il maggior punteggio, alle spalle del vincitore hanno chiuso i britannici Fewtrell e Hughes, che proprio al fotofinish ha infilato Juri Vips. Il pilota estone della che porta i colori della Red Bull ha momentaneamente approfittato del passo falso di Jehan Daruvala per sopravanzarlo nella graduatoria di campionato. Nella corsa della domenica ha trovato il primo successo stagionale il portacolori della Prema Marcus Armstrong, scattato dalla pole position e molto determinato nel difendere la leadership della corsa dagli attacchi del nostro Pulcini nelle prime curve. Jake Hughes ha confermato la terza piazza colta il sabato davanti a Juri Vips che ha approfittato del passo falso di Shwartzman, urtatosi con Drugovich mentre era in lotta per la terza piazza, per portarsi a solo dodici punti dal driver di San Pietroburgo al vertice della classifica di campionato. ●



NELLA SECONDA SFIDA

## Pulcini gran bel 2° posto

Leonardo Pulcini è sbarcato a Budapest sulla scia della convincente vittoria ottenuta nel precedente appuntamento di Silverstone, un risultato che gli aveva consentito di voltare pagina dopo un inizio di stagione negativo e contrassegnato da diversi problemi tecnici e qualche errore dovuto soprattutto alla smania di recuperare. Il successo in terra inglese ci ha definitivamente consegnato una versione più convincente del pilota romano, che in terra ungherese ha faticato con un assetto precario ma non ha perso la testa, riuscendo a capitalizzare con un intelligente settimo posto la modesta undicesima posizione in griglia. Il piazzamento nella prima corsa ha consentito al pilota della Capitale di scattare dalla prima fila nella seconda manche al fianco di Marcus Armstrong e di cogliere una solida piazza d'onore che gli consente di dare continuità alla bella vittoria colta nel Northamptonshire. Il pilota della Capitale ha massimizzato la resa della



sua monoposto, apparsa nettamente inferiore a quella a disposizione di Armstrong. Pulcini ha insidiato il teenager neozelandese nelle prime fasi di gara, ma il suo passo gara era nettamente meno rapido, come anche confermato dalla vettura gemella schierata dal Team Hitech GP di Juri Vips che non è andato oltre la quarta posizione. Sfortunato il fine settimana per i colori del Team Trident, ottimo in qualifica con la quinta posizione di Kari e la sesta di Piquet, che non sono però riusciti a portare punti nelle due gare a causa di errori di guida o noie tecniche.



# Ammermüller si riprende la vetta



**B**UDAPEST - Come in F.1, anche nella Porsche Mobil 1 Supercup è sfida accesa tra “vecchie volpi” e nuove leve. Sul circuito dell’Hungaroring i più esperti hanno bastonato i giovani, anche nel monomarca riservato alle 911 Gt3 Cup della Casa di Stoccarda, che in occasione del sesto appuntamento ha visto tornare al successo Michael Ammermüller. Il due volte campione della serie ha conquistato la sua seconda vittoria di questa stagione dopo quella di Monaco, ammutolendo il suo compagno di squadra Julien Andlauer (proprio come ha fatto Hamilton con Verstappen qualche ora dopo). Il transalpino ha centrato la sua terza pole, ma alla fine è stato costretto ad accontentarsi del secondo posto. Un doppio regalo di compleanno per il team owner Walter Lechner, che sabato ha festeggiato 70 anni. Un “regalo” anche quello che ha ricevuto Ammermüller prima della trasferta magiara, dal momento che gli organizzatori del campionato hanno deciso di invalidare la classifica del precedente round di Hockenheim (interrotto per la pioggia con la bandiera rossa e prima ancora condizionato da una safety car), dove il tedesco era stato autore di un weekend a dir poco disastroso, conclusosi con il suo primo ritiro di quest’anno. Andlauer ha perso così i punti del terzo posto conquistato in Germania. Anche se il francese, alla pari di Ammermüller finora due volte a segno, a Barcellona e al Red Bull

**MICHAEL SI  
IMPONE DAVANTI  
AD ANDLAUER E  
(COMPLICE  
ANCHE IL  
RISULTATO  
INVALIDATO DI  
HOCKENHEIM)  
TORNA LEADER  
DEL MONOMARCA**

di [Dario Lucchese](#)

Ring, ha potuto mantenere di una sola lunghezza la leadership della classifica che ha agguantato dopo il quarto appuntamento di Silverstone. Tanti gli aspetti interessanti di questa quartultima gara del calendario 2019. Cominciando dalla sorpresa Tio Ellinas, che ha conquistato la sua prima pole, per poi vedersi togliere il suo migliore responso (assieme ad altri sei piloti) perché ottenuto con la bandiera gialla nell’ultimo settore, a causa dell’uscita di pista di Fernando Croce, che in seguito ha reso necessaria l’esposizione della bandiera rossa. Ad avviarsi davanti a tutti è stato dunque Andlauer, con Ammermüller a completare una prima fila tutta targata Bwt Lechner Racing. Andlauer, secondo sulla pista di Budapest anche lo scorso anno, ha mantenuto inizialmente la posizione di testa. Dylan Pereira, dalla terza fila, ha provato senza successo, all’esterno della prima curva, ad infilare Ellinas e Larry ten Voorde, che è rimasto chiuso a sandwich tra i due. Alla seconda curva un contatto tra Jaap Van Lagen e Kantadhee Kusiri ha invece chiamato in causa la safety car. Dopo un giro di neutralizzazione, al restart Ellinas ha resistito ad un ulteriore attacco di Pereira. Ammermüller nel frattempo ha cominciato a spingere e alla fine del settimo giro ha affiancato nella penultima curva il suo compagno di squadra, approfittando anche di un errore del francese (finito leggermente largo), riuscendo a pren-

PER L'ITALIANO UN ECCELLENTE 7° POSTO

## Quaresmini da applausi

Applausi a scena aperta (finalmente) per Gianmarco Quaresmini. Il pilota del team Dinamic Motorsport ha conquistato un eccellente settimo posto, che è anche il suo migliore piazzamento ottenuto finora nella Porsche Mobil 1 Supercup. Ottima la qualifica del campione 2018 della Carrera Cup Italia, autore del nono responso assoluto su un totale di 31 vetture al via. Il 23enne bresciano ha guadagnato una posizione al via, superando Al Faisal Al Zubair. Dopo la safety car iniziale, Quaresmini è riuscito a passare anche Ayhancan Güven (migliore tra i Rookie). Il turco, campione in carica della Carrera Cup France, ha provato a resistere, ma alla fine si è dovuto accodare all'italiano che ha preso nei suoi vantaggi un esiguo distacco, sufficiente comunque a rimanergli davanti fino al traguardo. Prima della gara di Budapest, il lombardo non era mai andato oltre il nono posto di Barcellona, vincendo almeno questa volta il confronto con il compagno di squadra Mikkel Pedersen (16°). In tema di promesse, una conferma è arrivata da Larry ten Voorde. Il 22enne olandese della Mrs Gt-Racing ha concluso terzo ed ottenuto il suo quarto podio nelle cinque gare disputate. Ancora un successo per Roar Lindland nella Pro-Am.

dere la posizione di testa all'ingresso del rettilineo. A quel punto il teutonico ha preso il largo, girando costantemente sul piede di 1'49"8. Un ritmo che gli ha consentito di andare a raccogliere questo successo importantissimo, che riapre definitivamente la classifica. ●



### TEN VOORDE ANCORA SUL PODIO

Sopra, Gianmarco Quaresmini. Sotto, Larry ten Voorde. In basso la partenza. A sinistra, Andlauer e Ammermuller



### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Ammermuller; 2. Andlauer; 3. ten Voorde.

La clas. completa è riportata a pag. 80-81



# IndyCar

## tempo di bilanci

GRANDI PROTAGONISTI DELLA "RIFONDAZIONE" DELLA SERIE A STELLE E STRISCE JOSEF NEWGARDEN E ALEXANDER ROSSI SI SFIDANO PER IL TITOLO. MA OCCHIO A SCOTT DIXON

di [Marco Cortesi](#)

**È** tempo di bilanci di metà stagione per l'IndyCar. La breve pausa d'agosto prima dell'appuntamento di Pocono mette in luce una situazione estremamente equilibrata, che vede come protagonisti due talenti a stelle e strisce oltre al principale nume tutelare della serie, al vincitore della Indy 500 e ad un gran numero di debuttanti interessanti. Se si deve fare un punto, si parte da Josef Newgarden e Alexander Rossi. Sono loro i protagonisti della "rifondazione" IndyCar degli ultimi anni. Due americani, nemesi l'uno dell'altro, che si sfidano per il titolo. Anche se il gruppo della IndyCar è ravvicinatissimo, ed è praticamente impossibile vedere in pista situazioni di prevalenza costante da parte di questo o quel pilota, l'asse Newgarden-Rossi è ciò di cui la serie aveva bisogno per continuare la ri-crescita verso i tempi d'oro. Agli statunitensi, si sa, non piace solo vedere un bello spettacolo: vogliono essere loro a vincere, e i due nuovi protagonisti offrono ottime garanzie

**16 PUNTI DIVIDONO NEWGARDEN DA ROSSI**  
**Scott Dixon, a destra, ha messo la sua firma a Mid Ohio nell'ultimo round della serie andato in scena prima della breve pausa di agosto. Sotto Newgarden leader del campionato con 16 punti di vantaggio su Rossi, sotto a destra quando mancano quattro gare alla fine**

in questo scenario. Non a caso, le rispettive scuderie, Team Penske e Andretti Autosport, si sono affrettate a metterli sotto contratto a lungo termine. Sono il loro investimento più prezioso. In lizza per il campionato c'è come sempre Scott Dixon che è tuttora, a 38 anni suonati, considerato uno dei migliori della storia, tanto da perdonargli anche il fatto di non avere il "passaporto giusto". Il neozelandese, grazie ad una gran strategia, ha strappato il successo a Mid-Ohio, e dopo essersi trovato sotto di quasi 100 punti, si è nettamente riavvicinato al vertice della graduatoria, approfittando al meglio delle battute d'arresto degli avversari. È vero, Ganassi al momento non è forse al livello degli altri due top-team, trovando spesso difficoltà all'inizio del weekend, ma la solidità del suo alfiere di punta non ha paragoni. Stiamo parlando di uno che, l'anno scorso, si vide ribaltare sopra la testa un'altra vettura in un incidente multiplo, ma tenendo il motore acceso e la testa sgombra riuscì a chiudere ter-





zo, risultato decisivo per il quinto titolo. Tanto per dire. E non va dimenticato Simon Pagenaud. Con Will Power che continua ad essere... sé stesso e a commettere errori gratuiti, il francese ha portato al Capitano il successo che vale la stagione, quello di Indianapolis, e rimane convincente: è a pieno titolo tra i top-driver.

#### Gruppo di rookie tra i più interessanti di sempre

A fare da contraltare al quartetto... delle meraviglie, ci pensa uno dei più interessanti schieramenti di rookie che si ricordino nel periodo recente. A partire da Colton Herta, più giovane vincitore di sempre in una gara IndyCar, fino ad arrivare ai due assi svedesi in arrivo dall'Europa, Felix Rosenqvist e Marcus Ericsson. Finalmente, l'ex campione F3 ha mostrato di cos'è capace a Mid-Ohio impensierendo per il successo Dixon. Rispetto agli altri "deb" per lui c'è una difficoltà in più: mentre normalmente i debuttanti vivono realtà non al top in cui puntare a qualche exploit con poco da perdere, Rosenqvist è con una scuderia di punta, e si deve adattare non solo alla categoria e alla vettura, ma anche alla pressione di una realtà che non fa sconti. Più rilassata la situazione di Ericsson: anche lui ha conquistato un secondo posto, addirittura su un ovale, ma non corre per un team che tutti aspettano di vedere al vertice ogni weekend.

C'è poi lo strano caso di Santino Ferrucci. Il pilota del Connecticut, arrivato in IndyCar dopo le grandi polemiche dovute ai misfatti in Formula 2, è stato protagonista di un processo di "ripulitura" in termini soprattutto di immagine, in cui la categoria lo sta aiutando. A tratti viene quasi presentato come il bravo ragazzo della situazione, cosa che fa storcere il naso a chi l'ha visto in "azione" in Europa. A onore del vero, ha fatto diverse buone gare e non è troppo lontano dal caposquadra Sebastien Bourdais. Potrà rimanere a pieno titolo nella categoria? È presto per dirlo anche perché, proprio al contrario di Rosenqvist, nel suo caso c'è ben poco da perdere in termini di classifica ed il team Coyne può permettersi anche strategie rischiose nel cercare qualche exploit ogni tanto.

#### Subito sistemato il "pezzo da 90" del mercato

Il mercato nel frattempo ha iniziato a muovere i suoi primi passi, anche se il pezzo più pregiato è stato subito rimesso a posto. Nonostante le molte voci che lo volevano vicino ad un clamoroso cambio di barricata, Rossi ha prolungato con Andretti, grazie anche al supporto degli sponsor e della Honda, che proprio non ne vuole sapere di perderlo. Dopotutto, oltre che veloce è anche il testimonial perfetto per una fetta demografica che alla casa giapponese interessa molto, quella di giovani dai 20 ai 30 anni ormai emancipati e che iniziano ad avere successo nella vita. Ora il prossimo virgulto degno di nota è ovviamente Herta, impegnato questa stagione col team Harding Steinbrenner, dalle fondamenta un po' traballanti. Si parla tanto dell'interesse di Penske, ma le voci dell'ultima ora nominano anche McLaren e una possibile rinascita dell'interesse di Zak Brown per una partecipazione all'intera stagione 2020 in collaborazione con una realtà esistente.



#### LA SERIE TORNA IN PISTA IL 18 AGOSTO A POCONO

**A Mid Ohio l'ultima sfida dell'IndyCar andata in scena alla fine di luglio, si sono messi in luce anche Rosenqvist e Hunter-Reay che si sono piazzati alle spalle del vincitore Dixon nell'ambito di una gara combattuta. Dopo la pausa il campionato Usa tornerà a correre domenica 18 agosto a Pocono**

Si parla del Sam Schmidt Motorsport, che farebbe tutto da sola senza il coinvolgimento diretto di Honda. Tuttavia, le voci riguardanti la McLaren si sono spesso rivelate inconsistenti, più di facciata che altro. Occorrerà attendere ancora. Proprio Sam Schmidt ha provato Felipe Nasr, giovane brasiliano ex Sauber F1 che ha combinato ottime cose nei prototipi IMSA, vincendo anche il titolo 2018. Sempre nei test dopo-gara a Mid-Ohio si sono visti altri tre piloti. Coyne ha testato Alex Palou, veloce ma poco costante spagnolo ex F3 e ora in Super Formula, mentre si sono visti i due protagonisti dell'IndyLights Oliver Askew e Rinus VeeKay, rispettivamente coi team Ganassi e Carpenter. Il primo ha impressionato molto, tanto da far immaginare, con Rosenqvist vicino al rinnovo, che se Chip Ganassi volesse portare in pista una terza macchina sarebbe lui il favorito. Dopo aver perso il titolo ProMazda lo scorso anno e avere iniziato l'Indy Lights con qualche difficoltà, Askew su vetture più potenti è tornato ad essere il brillante talento di inizio carriera. Potrebbe essere lui il primo... in linea di successione per un sedile nella massima serie americana, mentre anche VeeKay non fa mistero di volerci arrivare.



nari possibili per un ibrido, che necessita invece di tanto stop and go. Forse, si troverà un modo di attivazione con la corsia box, o nelle fasi di safety car e ripartenza. Una nota: il sistema darà per la prima volta la possibilità ai piloti di riavviare la propria vettura in caso di spegnimento del motore, migliorando la sicurezza in caso di arresto in punti pericolosi. Con questa scelta, che sarà in vigore fino al 2027, l'IndyCar spera di attirare il tanto sospirato terzo costruttore oltre a Honda e Chevrolet. Anche l'IMSA tra l'altro sembra orientata verso la stessa scelta, e non sarà facile riuscire, considerati i costi relativamente alti di un programma ufficiale, coinvolgere una o più case. Tuttavia, dai colloqui con i produttori automobilistici quella di un sistema ibrido, e di una certa potenza, era sembrata una scelta doverosa, da fare prima possibile.

### C'è tanta Italia nelle serie addestrative

Un team italiano che vince con una vettura italiana una serie cardine nella scala che porta all'IndyCar. Si tratta dell'RP Motorsport, che nella Indy Pro 2000 Series si è assicurata quest'anno i servizi dei uno dei più promettenti giovani del panorama addestrativo del nordamericano, Kyle Kirkwood. Mentre le Dallara dell'Indy Lights vedono la competizione tra Oliver Askew e l'olandese Rinus VeeKay entrare nel vivo, anche con le prime esperienze di test IndyCar per entrambi, la classe inferiore ha nelle Tatuus PM18, simili alle Formula 3 Regional Europee, le protagoniste indiscusse. Kirkwood, ventenne che – ironia della sorte – arriva come Askew dalla cittadina di Jupiter, Florida, ha infilato una serie di vittorie che stanno contribuendo a ristabilire il suo ruolo da favorito dopo un inizio difficile. Ha vinto cinque delle ultime sei gare, e ora il leader della graduatoria, lo svedese Rasmus Lindh, ha iniziato a soffrire: dovrà fare gli straordinari per contenere il rivale della scuderia lombarda diretta da Fabio Pampado. Presente con RP anche Ian Rodriguez, messicano in arrivo dalla Formula 4 Italiana. Ma ci sono anche altre vetture della factory di Concorezzo in gioco. Alla base della piramide, sotto a Indy Lights e Pro 2000, c'è la USF2000, con prestazioni simili a quelle della Formula 4. È al 100 per cento made-in-Italy quindi la filiera addestrativa dell'IndyCar, che permette ai vari campioni di procedere per “step” successivi grazie ad importanti premi in denaro. Come per la Pro 2000, anche in USF2000 c'è un favorito della vigilia messo inizialmente da parte ma protagonista di una gran rimonta: si tratta del neozelandese Hunter McElrea, messo sotto finora dal sorprendente Braden Eves. Il diciannovenne ha recuperato bene, mentre Eves è forte di quattro successi nelle prime quattro corse. Da notare che le età, nelle gare minori USA, tendono ad essere più... mature, e le categorie permettono di esprimersi anche a coloro che hanno potuto iniziare tardi. È il caso di Askew, che ha potuto debuttare nelle formule solo a 19 anni andando avanti a... borse di studio. Non mancano tuttavia i giovanissimi, come il quattordicenne del North Carolina Jak Crawford, mentre nella USF2000 da segnalare è anche la presenza, per il momento con pochi risultati, di Eduardo Barrichello, rampollo dell'ex pilota di F1 Rubens. ●

### Nel 2022 arriva la propulsione ibrida

La pausa estiva di tre settimane dell'IndyCar ha portato anche importanti novità sui regolamenti futuri. La series ha infatti annunciato che con il prossimo cambio di regole tecniche si virerà verso una piattaforma ibrida. Non è una sorpresa: sembra ormai esserci poco spazio al mondo, e in particolare negli Stati Uniti, con la spinta verso l'elettrificazione, per categorie con motore solo termico. E che perfino la Nascar stia pensando di muoversi in questa direzione è tutto dire. I nuovi motori, anzi le power unit, verranno introdotte dal 2022, posticipando di un anno l'entrata in vigore delle norme sui V6 di seconda generazione e riallineandosi con il ciclo regolamentare dei telai. Ci sarà quindi al via della stagione 2022 un pacchetto completamente nuovo. Verrà sfruttata una soluzione di recupero energia in frenata con un progetto monofornitore. L'attivazione sarà con un sistema push-to-pass potenziato rispetto a quello attuale, gestito con una sovrappressione del turbo, e il totale della potenza disponibile arriverà ad oltre 900 cavalli. Per gli ovali ovviamente il problema non si pone, dato che la marcia costantemente ad alte velocità è il peggiore degli sce-

# Tanak

## gran balzo

**CON UNA STREPITOSA PRESTAZIONE L'ESTONE DELLA TOYOTA CONQUISTA LA QUARTA VITTORIA STAGIONALE E ALLUNGA IN VETTA AL CAMPIONATO. LAPPI E LATVALA SUL PODIO**

di [Marco Giordo](#)

**JYVASKYLA** - "Cronaca di una vittoria annunciata" potremmo dire parafrasando Garcia Marquez. È finita infatti come tutti si aspettavano, con due Toyota sul podio e Tanak nuovamente vincitore. Ma questa 69a edizione dell' "Jyväskylän Suurajot" è stata una delle più equilibrate della storia. Sino a metà corsa infatti, in una gara dominata come previsto dalle Toyota, tra il primo ed il quarto in classifica c'era un distacco inferiore ai tre secondi. Una corsa quindi combattutissima, che mai come stavolta è stata un vero e proprio Gran Premio di Finlandia, che si è corso in un weekend tipicamente scandinavo, con temperature fresche intorno ai 15 gradi, nulla a che vedere con le folli temperature sempre al di sopra dei 30 gradi e l'umidità equatoriale dello scorso anno. Alla fine, come da copione, Ott Tanak è stato il più bravo a portare a casa la coppa del vincitore per il secondo anno consecutivo.

Il 31enne pilota estone ha superato così il suo mentore Markko Martin, nella "Hall of Fame" dei trionfatori di questa mitica gara, che resta davvero unica ed inimitabile nel suo genere. Il driver della casa giapponese si è dimostrato molto maturo in questo weekend, controllando la corsa il venerdì quando passava per primo sulle speciali, e poi sferrando l'attacco decisivo il sabato, guidando senza mai una sbavatura, un'indecisione e un errore, nonostante la grande pressione che gli hanno messo addosso per buona parte della corsa Lappi, Latvala e Meeke. È arrivata così la sua quarta vittoria stagionale, il decimo successo iridato della sua carriera, grazie ad una superiorità davvero impressionante, un comportamento da leader consumato, che denota che Ott ha raggiunto nel suo DNA la solidità mentale per diventare il futuro campione del mondo, visto anche come ha saputo reagire freddamente allo sfortunato epilogo della sua gara in Sardegna.

*«Sono davvero contento, ci voleva proprio questo successo dopo la Sardegna, un risultato perfetto e adesso andiamo a giocare il titolo nelle prossime cinque gare - ha confessato raggianti all'arrivo il vincitore in un tripudio tutto biancorosso Toyota dopo aver abbracciato la moglie e Tommi*





# in alto



## OTT ORA È A PIÙ 22 DA OGIER

Quarta vittoria nel Mondiale 2019 per Tanak impredibile con la Yaris sulle speciali della Finlandia. Con la vittoria artigliata a Jyvaskyla, l'estone ha ora un vantaggio di 22 punti su Ogier e 25 su Neuville che lo inseguono nella corsa al titolo iridato

## AL TRAGUARDO

- 1 Tanak-Jarveoja**  
Toyota Yaris Wrc  
in 2.30'40"3
- 2 Lappi-Ferm**  
Citroen C3 Wrc  
a 25"6
- 3 Latvala-Anttila**  
Toyota Yaris Wrc  
a 32"2



«Makinen - Ho preso subito il ritmo giusto sabato mattina e poi ho attaccato aumentando prova dopo prova il gap sui miei avversari, soprattutto su Lappi nel pomeriggio. Un vantaggio che mi ha fatto affrontare in sicurezza la tappa finale grazie alla Yaris, che è stata perfetta per tutta la gara. Devo dire che mi sono divertito davvero tanto a guidarla nei tratti veloci, avevamo davvero un ottimo ritmo».

### La gara

Si inizia con Thierry Neuville che festeggia la nascita della sua primogenita Camille, vincendo il crono cittadino d'apertura giovedì sera a Harju. Poi come da pronostico le emozioni non sono mancate sin da venerdì mattina sulle 10 prove speciali ed i 126,55 km cronometrati che hanno composto la prima tappa della kermesse finlandese. A brillare è stato uno scatenato Jari-Matti Latvala, che si è aggiudicato ben 6 delle 10 speciali in programma, passando in testa alla gara davanti al compagno di squadra Ott Tanak dopo il settimo crono. A fine giornata la superiorità della casa giapponese è lì davanti a tutti, con ben tre piloti di Makinen ai primi quattro posti e 7 crono vinti su 10. In cima alla classifica, invece, l'equilibrio domina con ben 4 piloti racchiusi in soli 2"6.

Alle spalle di Latvala secondo è infatti Kris Meeke staccato di 1"2, terzo sulla Citroen C3 è Esapekka Lappi a 2"4, con Tanak quarto sulla terza Yaris a 2"6. Seguono poi più staccate le Hyundai di un ottimo Breen, quinto a 14"2, e Mikkelsen sesto a 14"6 con Ogier settimo a 15"3 e Neuville ottavo a mezzo minuto. «È stato un pomeriggio davvero frustrante», ha commentato a fine giornata Tanak che transitava per primo sulle speciali. «Sono contento - gli ha invece risposto Latvala - perché per me è stata un'ottima giornata, dura e combattuta. Visto l'equilibrio che c'è, sarà davvero una bella battaglia anche la seconda tappa».

E sabato sui 132,98 km cronometrati e le 8 speciali in programma, il "Tanak show" è iniziato di prima mattina a Pihlajakoski, con l'estone che si è subito ripreso la leadership della corsa passando Latvala, che ha subito reagito marcando lo scratch e riprendendosi per soli due decimi la testa della corsa a Paijala. Subito dopo però sulla speciale icona di Kakaristo, la corsa ha preso la sua piega definitiva, con Ott Tanak che staccando un tempone è ripassato in testa approfittando di un pietrone galeotto che ha causato una foratura costata 14"1 a Latvala 14"1 e lo stop di Meeke, fermo a metà prova con la sospensione posteriore sinistra rotta della sua Yaris. A Leustu Latvala si aggiudicava l'ultimo crono mattutino, prima di ricevere dal team l'ordine di mantenere la posizione all'assistenza di metà giornata al Paviljonki di Jyväskylä. E così Lappi lo

**SONO CONTENTO DI QUESTO SUCCESSO. ORA ANDIAMO A GIOCARCI IL TITOLO NELLE PROSSIME 5 GARE**

**OTT TANAK**

”

### LA PS DI KAKARISTO FATALE A MEEKE

Sopra, Meeke con la sospensione rotta sulla speciale di Kakaristo. In alto Latvala che ha chiuso al terzo posto davanti a Mikkelsen, sopra a destra, il primo della pattuglia Hyundai



foto grafie BETTIOL



passava nel pomeriggio insediandosi alle spalle di Tanak, e chiudendo la giornata staccato di 16"4 dall'estone con Latvala terzo a 28"8. Apertissima invece la lotta per il quarto posto, con Mikkelsen che è staccato 50"5 dal leader e che vanta 2"6 di vantaggio su Ogier e 8"6 su Breen, con Neuville più staccato in settima posizione. Nella tappa finale di domenica Mikkelsen ha difeso con le unghie il suo quarto posto dagli attacchi di Ogier, mentre Tanak si è limitato a controllare i suoi avversari facendo poi bingo vincendo anche la power stage.

### Mondiale delineato

In pratica con questo successo in Finlandia, Tanak ha preso il largo nel mondiale piloti sui suoi due inseguitori in classifica iridata. Potrebbe essere l'inizio della fuga decisiva, visto che il pilota estone vanta infatti ora 22 lunghezze di vantaggio



su Ogier e 25 su Neuville, apparso sottotono per tutto il weekend perché non aveva il giusto feeling con la sua vettura, ma bravo alla fine a portarsi a casa 12 punti grazie ad una magistrale power stage. Anche nel mondiale marche gara positiva per la Toyota che ha recuperato punti pesanti a Jyväskylä sulla Hyundai, rimanendo sempre alle spalle della squadra coreana che ha ridotto il suo vantaggio a 24 punti sui rivali giapponesi. Ora fra tre settimane la sfida continua in Germania sugli asfaldi dei vigneti della Mosella, dove si aprirà la decima pagina di questo appassionante mondiale 2019. Una gara in cui sarà interessante vedere la competitività della Citroen dopo la strana prestazione in Corsica, mentre saranno lì a giocarsela dopo quanto hanno fatto vedere ad inizio stagione sull'asfalto Toyota e Hyundai e se tornasse a correre Evans anche la M Sport. A Bostalsee ne sapremo di più. Stay tuned. ●

# Toyota Latvala ritrova il podio

**LE YARIS HANNO MESSO LA LORO FIRMA IN 16 DELLE 23 SPECIALI DISPUTATE. SODDISFAZIONE PER LA TERZA PIAZZA DI JARI-MATTI**

**A**mbiente al top nel motorhome della Toyota dove tutti erano molto carichi vista la grande corsa dei piloti ufficiali, in particolare era alle stelle Tommi Makinen, che alla fine era davvero fuori giri per la terza vittoria consecutiva ottenuta dalla squadra giapponese nell' "Jyväskylän Suurajot". C'è da dire che questa marcata supremazia del team nipponico sugli avversari, la Yaris ha vinto ben 16 delle 23 speciali disputate, dovuta al fatto che avendo la propria sede a Puppola la Toyota prova praticamente tutto l'anno su queste strade, ha fatto perdere un po' di pathos a questa gara, che mantiene comunque il suo fascino inalterato nel tempo, vista la sua spettacolarità per le elevate velocità alle quali si corre sui fondi sterrati del Keski Suomi.

«Abbiamo di nuovo chiuso con due piloti sul podio – ha commentato all'arrivo Tommi Makinen, team principal del team nipponico che è stato assediato da media e tifosi durante tutto il weekend – e se le cose fossero andate diversamente, se Jari-Matti e Kris non avessero avuto problemi, poteva andarci anche meglio. Siamo davvero contenti per aver vinto anche stavolta la gara di casa davanti al nostro pubblico. Avevamo comunque detto a Kris e Jari-Matti prima della gara di non cercare di andare veloci come Tanak, poi però come si sono messi il casco in testa non ci hanno ascoltato e sono andati a palla. Do-

vevano invece trovare il ritmo giusto e continuare in quel modo, invece insistendo a voler stare dietro Ott non hanno fatto la gara che gli avevamo chiesto. Succede». E comunque c'è da dire che stavolta Jari-Matti Latvala, che era alla sua 17a presenza consecutiva nella Grande Corsa di Jyväskylä, non ha deluso i suoi fans. Anzi, ha fatto vedere cose egregie nella corsa di casa, dimostrando di essere tutt'altro che bollito, e senza quell'urto sul pietrone chissà come sarebbe finita.

All'arrivo il pilota finlandese era davvero contento. «Alla fine sono salito nuovamente sul podio del Paviljonki, un risultato importante per me e per la squadra – ha confessato all'arrivo un sorridente Jari-Matti –. Avevamo molta pressione addosso, è stata una gara molto combattuta e dopo una lunga lotta sono contento di tornare su quel podio che mi mancava dall'Australia. Francamente però poteva finire anche meglio, senza quei secondi persi per colpa di quella pietra che non doveva essere lì a Kakaristo. Poi è stato importante trovare il ritmo giusto per mantenere la posizione, avevamo l'ordine di finire la nostra corsa sul podio in ottica campionato marche e così è stato. Rispetto all'anno scorso la gara è tornata al suo standard con scarti in decimi, e non più in secondi come dodici mesi fa quando faceva troppo caldo, e la troppa polvere sulle speciali aveva cambiato gli equilibri». ●



# Lappi up Ogier down

**ESAPEKKA CHIUDE AL 2° POSTO ED È L'UNICO A TENERE TESTA ALLE TOYOTA. SOLTANTO QUINTO OGIER**

«**R**allying is nice again», ha commentato venerdì sera con un bel sorriso Esapekka Lappi descrivendo la sua prima tappa. Il finlandese è infatti tornato finalmente sotto i riflettori nella gara di casa, dopo un lungo periodo no iniziato in Messico. «Sono davvero soddisfatto - ha detto a fine gara il 28enne driver della Citroen - perché finalmente ho guidato al top finendo la mia gara sul podio. Sono contento per me e per il team». La squadra francese ha disputato una gara di altissimo livello sulle ps del "Keski Suomi", visto che solo Lappi è stato l'unico a riuscire a giocarsela con le Toyota. Meno bene è andata invece a Sébastien Ogier, che era molto seccato alla fine della prima tappa dopo averle sempre prese per tutta la giornata dal suo coéquipier Lappi. Poi ha cercato di limitare i danni anche il sabato migliorando comunque le sue perfor-

mance, nonostante avesse dormito poco perché era stato male durante la notte.

Alla fine sono arrivati per lui un 5° posto e 12 punti con i 2 guadagnati nella power stage, che gli permettono di restare in corsa per il titolo alle spalle di Tanak. «È stata dura - ha detto alla fine Séb - ho dato il massimo che potevo (ha anche staccato il diffusore posteriore della C3 atterrando dopo l'ultimo salto della power stage ndr), sono stato anche poco bene sabato. Insomma va bene così».

Sempre a proposito di Ogier, c'è da segnalare che ha confermato ad Jyväskylä di volersi ritirare dai rally alla fine del 2020, una scelta sulla quale stanno pesando moltissimo le pressioni di sua moglie, visto che se così fosse il sei volte campione del mondo abbandonerebbe le corse a soli 36 anni. ●



**PER NEUVILLE  
SOLO IL 7° POSTO**

Uno strepitoso Lappi, sotto, ha chiuso al secondo posto con la Citroen. Sopra Ogier solo quinto e ora a 22 punti dalla vetta del Mondiale e a destra Neuville che ha chiuso al 7° posto



foto grafie BETTIOL





# Gara in salita per **Hyundai**

**PER LA SECONDA VOLTA NEL CORSO DI QUESTA STAGIONE  
NESSUN PILOTA DELLE I20 È RIUSCITO A SALIRE SUL PODIO**

**N**on sono bastate alla i20 Plus le novità aerodinamiche anteriori e quelle sulle sospensioni per migliorare in maniera consistente le prestazioni della vettura coreana in Finlandia. Per la seconda volta in stagione, la prima era stata in Messico, nessun driver della casa coreana è salito sul podio, nonostante la vettura sia comunque apparsa decisamente più competitiva rispetto a 12 mesi fa. Sugli scudi Mikkelsen, autore di un'ottima gara che alla fine ha chiuso quarto, a ridosso del podio. «È stata una battaglia epica – ha dichiarato il pilota norvegese – con continui cambi di posizione nelle prime due tappe. Alla fine ho avuto il meglio su Ogier nella lotta per il quarto posto, devo dire poi che la vettura mi ha assecondato alla perfezione e che mi sono davvero divertito in questo weekend, soprattutto a Kakaristo. Questo risultato è stato una bella soddisfazione per me». Positivo anche l'esordio del nuovo acquisto Craig Breen, molto motivato e molto veloce, decisamente in palla per tutto il weekend e ligio ai "team orders".

Ha infatti pagato senza problemi prima della power stage 20" per farsi superare da Neuville. «È stato molto bello tornare a correre nel mondiale – ha commentato emozionato il pilota irlandese – e devo dire che sono soddisfatto della mia gara. Nella prova di Leustu al secondo passaggio ho guidato davvero al massimo, è stata una delle migliori performance della mia carriera». In attesa di una pronta riscossa in Germania, il Team Director Andrea Adamo traccia il consuntivo di questa trasferta in terra finlandese. «Mi è spiaciuto non aver potuto affidare una vettura più veloce ai nostri piloti che si sono impegnati al massimo – ha commentato -. Alla fine abbiamo ottenuto grazie alla determinazione di Andreas il quarto posto davanti a Ogier, ora dobbiamo tornare subito al livello che ci compete». ●

**MENTRE IL MERCATO SI AGITA IN VISTA DEL 2020 CON FORD CHE PROPONE UN CONTRATTO DI 5 ANNI A TANAK**

## **Toyota** Rovanpera al posto di Latvala?

In Finlandia storicamente iniziava il mercato piloti e così a quanto pare la tradizione è continuata anche quest'anno. In una nazione poi in cui il rally è lo sport nazionale dopo l'hockey su ghiaccio e lo sci da fondo, è normale che l'eroe locale, il baby prodigio Kalle Rovänpera, sia diventato ad Jyväskylä un uomo mercato famoso, come lo sono Dybala e Lukaku in questi giorni a casa nostra. I rumors dicono infatti che l'anno prossimo Kalle andrà in Toyota e visto che due indizi fanno una prova, a fargli posto potrebbe essere addirittura Jari-Matti Latvala. Il pilota finlandese è infatti a fine contratto, ed ha bloccato in attesa di definire il suo futuro rallistico le ordinazioni degli involucri delle confezioni del caffè che porta il suo nome, dove appare in versione To-

yota. JML potrebbe restare o magari tornare in MSport, sarebbe dopo 7 stagioni il ritorno del figliol prodigo cresciuto a Cokermonth, cosa possibilissima visti i suoi ottimi rapporti tuttora con Malcolm Wilson. Il team manager inglese punta insistentemente però soprattutto su Ott Tanak, a cui avrebbe offerto un contratto di ben 5 anni con il supporto della Ford. Un'operazione simile a quella effettuata 20 anni fa con Colin McRae, un chiaro segnale che gli americani puntano anche a continuare a vincere con la motorizzazione ibrida che entrerà nel 2022. Ed a confermare l'indiscrezione si vociferava che nei giorni scorsi Markko Martin sia andato direttamente in Inghilterra a trattare con Wilson. Ma Martin sta parlando molto anche con Andrea Adamo, la sensazio-

ne è però che difficilmente lascerà la casa nipponica. Facendo le percentuali, diciamo che oggi il futuro del pilota èstone è per il 60% in Toyota, il 30% in Hyundai e il 10% in Ford MSport. In Hyundai si parla poi di una probabile conferma di Breen in Turchia e in Galles, dove l'irlandese sarebbe così preferito a Sordo e Loeb come è già successo in Finlandia. Del futuro di Hayden Paddon non si sa invece ancora niente in vista dell'Australia. Nonostante la rovinosa uscita di strada nei test in cui lunedì scorso, quando ha distrutto la Ford Fiesta della MSport sulla quale doveva correre a Jyväskylä, Richard Milner non ha escluso un suo impiego a breve con la scuderia di Cokermonth. Potrebbe anche sostituire Evans se non ce la farà in Germania. Vedremo



fotografie BETTIOL

## Così al traguardo

Gara 9 del Mondiale Piloti e Costruttori  
1-4 agosto 2019

|     | EQUIPAGGIO          | VEETTURA           | NAZ.    | TEMPO        |
|-----|---------------------|--------------------|---------|--------------|
| 1°  | Tanak-Jarveoja      | Toyota Yaris Wrc   | EST-EST | in 2.30'40"3 |
| 2°  | Lappi-Ferm          | Citroen C3 Wrc     | FIN-FIN | a 25"6       |
| 3°  | Latvala-Anttila     | Toyota Yaris Wrc   | FIN-FIN | a 33"2       |
| 4°  | Mikkelsen-Jaeger    | Hyundai i20 Wrc    | N-N     | a 53"4       |
| 5°  | Ogier-Ingrassia     | Ford Fiesta Wrc    | F-F     | a 56"1       |
| 6°  | Breen-Nagle         | Hyundai i20 Wrc    | IRL-IRL | a 1'32"4     |
| 7°  | Neuville-Gilsoul    | Hyundai i20 Wrc    | B-B     | a 1'38"2     |
| 8°  | Suninen-Lehtinen    | Ford Fiesta Wrc    | FIN-FIN | a 2'33"8     |
| 9°  | Rovanpera-Halttunen | Skoda Fabia R5 Evo | FIN-FIN | a 7'54"1     |
| 10° | Gryazin-Fedorov     | Skoda Fabia R5     | RUS-RUS | a 10'28"7    |

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Latvala (1 ex equo) 8 su 23, Tanak 6, Meeke (1 ex equo) e Mikkelsen 3, Lappi e Neuville 2. **RALLY LEADER:** Neuville ps 1, Tanak da ps 2 a ps 6, Latvala da ps 7 a ps 11, Tanak ps 12, Latvala ps 13, Tanak da ps 14 a ps 23. **POWER STAGE:** 1. Tanak in 5'25"0; 2. Neuville a 0"7; 3. Mikkelsen a 2"4; 4. Ogier a 2"9; 5. Latvala a 3"5. **I PRINCIPALI RITIRI:** Pietarinen ps 2 (uscita di strada), Katsuta ps 12 (uscita di strada), Greensmith ps 21 (uscita di strada), Meeke ps 22 (uscita di strada).

## Mondiale Piloti

|              | MONTECARLO 24-27/1 | SVEZIA 14-17/2 | MESSICO 7-10/3 | TOUR DE CORSE 28-31/3 | ARGENTINA 25-28/4 | CILE 9-12/5 | PORTOGALLO 30/5-2/6 | SARDEGNA 13-16/6 | FINLANDIA 1-4/8 | GERMANIA 22-25/8 | TURCHIA 12-15/9 | GALLES 3-6/10 | SPAGNA 24-27/10 | AUSTRALIA 14-17/11 | TOTALE PUNTI |
|--------------|--------------------|----------------|----------------|-----------------------|-------------------|-------------|---------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------------|--------------|
| 1° Tanak     | 15+2,25+5          | 18             | 8+4            | 4+1                   | 25+5,25+3         | 10          | 25+5                | -                | -               | -                | -               | -             | -               | -                  | 180          |
| 2° Ogier     | 25+4               | 0+2            | 25+5           | 18+1                  | 15+5              | 18+4        | 15+5                | 0+4              | 10+2            | -                | -               | -             | -               | -                  | 158          |
| 3° Neuville  | 18+3               | 15+4           | 12+3           | 25+2                  | 25+3              | -           | 18+4                | 8+3              | 8+4             | -                | -               | -             | -               | -                  | 155          |
| 4° Evans     | -                  | 10+3           | 15             | 15                    | -                 | 12          | 10                  | 12+1             | -               | -                | -               | -             | -               | -                  | 78           |
| 5° Mikkelsen | -                  | 12             | -              | -                     | 18                | 6           | -                   | 15+5             | 12+3            | -                | -               | -             | -               | -                  | 71           |
| 6° Suninen   | 0+1                | -              | -              | 10+3                  | 6                 | 10          | 12+2                | 18               | 4               | -                | -               | -             | -               | -                  | 66           |
| 7° Meeke     | 8+5                | 8              | 10+4           | 2+5                   | 12                | 1+1         | -                   | 4                | -               | -                | -               | -             | -               | -                  | 60           |
| 8° Lappi     | -                  | 18+1           | 0+1            | 6                     | -                 | 8           | -                   | 6                | 18              | -                | -               | -             | -               | -                  | 58           |
| 9° Latvala   | 10                 | -              | 4              | 1                     | 10+4              | 0+3         | 6                   | 0+2              | 15+1            | -                | -               | -             | -               | -                  | 56           |
| 10° Sordo    | -                  | -              | 2+2            | 12                    | 8+2               | -           | 0+1                 | 25               | -               | -                | -               | -             | -               | -                  | 52           |

## Mondiale Costruttori

|            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |     |
|------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|---|---|-----|
| 1° Hyundai | 30 | 27 | 20 | 37 | 43 | 21 | 24 | 40 | 20 | - | - | - | - | - | 262 |
| 2° Toyota  | 25 | 33 | 28 | 12 | 22 | 29 | 33 | 16 | 40 | - | - | - | - | - | 238 |
| 3° Citroen | 25 | 22 | 31 | 24 | 15 | 26 | 15 | 12 | 28 | - | - | - | - | - | 198 |
| 4° M-Sport | 14 | 16 | 15 | 25 | 8  | 22 | 22 | 30 | 6  | - | - | - | - | - | 158 |

## BREEN 6° AL DEBUTTO SULLA HYUNDAI

Sopra, Oldrati in azione in Finlandia dove ha chiuso 6° nel Mondiale Junior. Sopra, a sinistra, Breen, 6° al debutto con la Hyundai. Sotto, Rovannerpa re del Wrc2 Pro e 9° assoluto

# Junior Oldrati è 6°

## LA VITTORIA VA A KRISTENSSON DAVANTI A SOLANS E POOM

**F**uori dai giochi l'outsider estone Poom, fermatosi a fine seconda tappa, nello Junior si è rivisto in parte lo stesso podio della Sardegna, con lo svedese Kristensson primo davanti al catalano Solans con Poom terzo, mentre Radstroem dopo una bella gara si è dovuto fermare nella tappa finale quando era secondo. Saranno così Solans e Kristensson a giocarsi a Llandudno il titolo della categoria nell'ultima prova stagionale in programma in Galles ad inizio ottobre. Il nostro Oldrati ha chiuso la sua prova sesto, dopo una gara iniziata in salita.

«Nella prima tappa - ha commentato il driver bergamasco - ho avuto grossi problemi quando ho perso molto tempo perché ho capottato quando preso una ruota in piena traiettoria che mi ha spaccato un cerchio in due. Poi ho ripreso grazie all'aiuto degli spettatori e nelle ultime due tappe ho man mano migliorato le mie prestazioni, riuscendo a chiudere alla fine la mia gara in sesta posizione». ●

### JUNIOR

Classifica finale Junior: 1. Kristensson-Appelskog in 2.55'17"2; 2. Solans-Barreiro a 1'28"0; 3. Poom-Jarveoja a 1'15'4"8; 4. Royhio-Manninenmaki a 1'32'5"2; 5. Johnston-Kihurani a 1'34'2"3; 6. Oldrati-De Guio a 1'38'4"4 (tutti su Ford Fiesta R2).

Classifica del mondiale Junior dopo la quarta prova: 1. Kristensson 95 punti, 2. Solans 94, 3. Radstroem 61, 4. Poom 41, 5. Tannert 37, 6. Sesks 25, 7. Williams 23, 7. Oldrati 22.

## WRC2 - WRC2 PRO

Classifica finale Wrc 2 Pro: 1. Rovanpera-Halttunen (Skoda Fabia R5 Evo) in 2.38'34"4; 2. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5 MkII) a 4'47"0.

Classifica finale Wrc 2: 1. Gryazin-Fedorov (Skoda Fabia R5) in 2.41'09"0; 2. Huttunen-Lukka (Hyundai i20 R5) a 14"0; 3. Kristoffersson-Skjaermoen a 2'03"8; 4. Loubet-Landais (Skoda Fabia R5 Evo) a 6'44"5; 5. H.Solberg-Minor (Skoda Fabia R5 Evo) a 10'46"8; 6. Nobre-Morales (Skoda Fabia R5) a 35'11"0.

Campionato Wrc 2 Pro classifica dopo la nona prova: 1. Rovanpera 136 punti; 2. Ostberg 98; 3. Greensmith 85; 4. Pieniazek 74; 5. Kopecky 36; 6. Camilli 18.

Campionato Wrc 2 classifica dopo la nona prova: 1. Guerra 69 punti; 2. Loubet e Gryazin 63; 3. Veiby 50; 4. Katsuta 47; 5. Alberto Heller e Kajetanowicz 33; 8. Andolfi e H.Solberg 31; 10. Kristoffersson, Bergkvist e Bulacia 30.

# Rovanpera mani sul titolo

## QUARTA VITTORIA DI FILA IN WRC2 PRO PER IL BABY PRODIGIO SEMPRE PIÙ LEADER. A GRYAZIN IL WRC2

**I**l nono round del Wrc 2 Pro è stato dominato dal pilota di casa Kalle Rovanpera, che a dispetto dei suoi 18 anni ha nuovamente dimostrato di avere sulle ps di casa tanta classe ed una marcia in più rispetto a tutti gli altri driver in gara sulle R5, vincendo la sua 4ª gara consecutiva nel Wrc 2 Pro. Stavolta il baby prodigio finlandese ha dominato dall'inizio alla fine sulla Fabia R5 Evo, chiudendo davanti alla nuova Ford Fiesta R5 della MSport di Eric Camilli. «Mi sono davvero divertito - ha detto Rovanpera - perché queste sono le ps che mi piacciono di più. È stata una

splendida gara». Ora Kalle ha in classifica 38 punti di vantaggio su Ostberg, in pratica ha già il primo titolo Wrc 2 Pro della storia in tasca. Nel Wrc 2, invece, assente Fabio Andolfi, che rientrerà in Germania sulla Fabia R5 Evo di Motorsport Italia, il grande dominatore della gara è stato Pierre Louis Loubet che ha vanificato però quanto di ottimo aveva fatto vedere, uscendo di strada con la sua Fabia R5 Evo perdendo oltre sei minuti a Leustu, nell'ultimo crono della 2ª tappa. Un vero peccato, visto che tra l'altro Loubet era anche 11º assoluto. E così a vincere alla fine c'è stata una tripletta Pirelli, con la 21enne speranza russa Nikolay Gryazin (Skoda Fabia R5) che ha preceduto alla fine la Hyundai di Jari Huttunen, mentre terzo ha concluso sulla VW Polo R5 lo svedese Kristoffersson, con Loubet solo quarto. Ora Loubet e Gryazin insediano la leadership di Guerra in campionato, sono infatti a quota 63 a soli 6 punti dal messicano. ●



## SEMPRE PIÙ POSSIBILE L'ENTRATA DI GIAPPONE E SAFARI

### Wrc 2020 con novità

Novità interessanti sul fronte del calendario iridato del prossimo anno, le cui 14 gare a breve verranno ufficializzate, 8 in Europa e 6 negli altri quattro continenti. A dieci anni di distanza dalla loro ultima apparizione, rivedremo di sicuro le Wrc impegnate nel 2020 nella terra del Sol Levante, ma a far posto al Giappone nel campionato del mondo sarà il Tour de Corse. La FFSA (la federazione automobilistica francese) ha infatti alzato bandiera bianca dopo che la Wrc Promoter aveva richiesto di spostare quanto prima la gara sul continente. E con la Corsica è a forte rischio un po' a sorpresa la conferma della Turchia per problemi di budget. Germania quindi sicuramente IN e Turchia OUT, a meno di un répêchage dei turchi all'ultim'ora se si volesse far slittare di ulteriori 12 mesi il ritorno del Safari. I giochi stavolta sembrano davvero fatti, la Germania quindi resterebbe nel mondiale dopo essere stata data per spacciata per molto tempo. A lato ecco come dovrebbe essere molto probabilmente il calendario del 2020.

## CORSICA E TURCHIA OUT

|            |                                     |
|------------|-------------------------------------|
| Montecarlo | 22-26 gennaio<br>(data confermata)  |
| Svezia     | 13-16 febbraio<br>(data confermata) |
| Messico    | 5-8 marzo                           |
| Cile       | aprile                              |
| Argentina  | maggio                              |
| Portogallo | maggio                              |
| Sardegna   | giugno                              |
| Safari     | luglio                              |
| Finlandia  | agosto                              |
| Germania   | agosto                              |
| Australia  | settembre                           |
| Galles     | ottobre                             |
| Spagna     | ottobre                             |
| Giappone   | novembre                            |

## I SOLBERG IN GALLES

Al Paviljonki di Jyväskylä si sono visti Petter Solberg e suo figlio Oliver, che hanno confermato che saranno entrambi al via in Galles al volante della VW Polo R5. Sarà la gara d'addio per Petter e l'esordio iridato per il 17enne Oliver, così come era avvenuto in terra britannica due anni fa per l'altro baby prodigio Kalle Rovanpera.

## SHORT, ADDIO AI RALLY

Game over. Il 74enne Phil Short, che attualmente gestisce a livello sportivo il campionato Junior per conto della MSport, ha annunciato che darà l'addio ai rally a fine stagione dopo una lunga carriera, prima come navigatore e poi come direttore sportivo di successo negli anni '90 al TTE in Toyota e poi in Ford.

## MONTECARLO

Pronta l'edizione 2020 della gara monegasca composta da 16 prove speciali ed in programma dal 23 al 27 gennaio, con partenza dal Principato il giovedì sera e due speciali notturne a Malijai e Bayons. Arrivo in piena notte a Gap dove il venerdì e il sabato partiranno la seconda e la terza tappa, che prevedono la novità del crono di Saint Clément sur Durance. Infine la domenica 26 la tappa finale con il Turini e poi la power stage confermatissima a Col de Braus.

## PRIMO MINISTRO

Venerdì scorso il primo ministro finlandese Antti Rinne ha fatto visita al parco assistenza di Jyväskylä intrattenendosi soprattutto con il suo connazionale Tommi Makinen.

## ANDOLFI OK A SCORZÈ

Fabio Andolfi navigato da Simone Scattolin si è aggiudicato al volante di una Skoda Fabia R5 della Motorsport Italia il 16º Rally Città di Scorzè, gara valida per la Coppa Rally Zona 4, precedendo di 44"4 Bizzotto e 1'03"5 Lovisetto (entrambi su Fabia R5). Quella veneta era una gara test sull'asfalto per il pilota di ACI Team Italia in vista del prossimo Rally Deutschland.

IL RICORDO

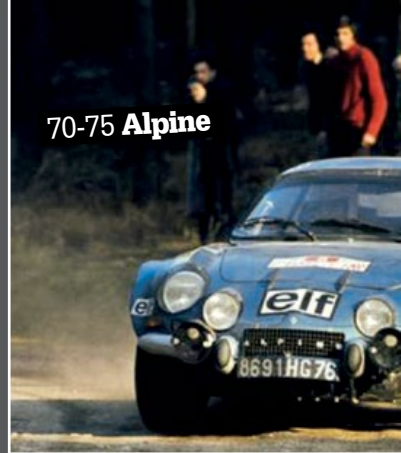
# Indimenticabile Therier

SE N'È ANDATO UNO DEI RALLISTI PIÙ AMATI. ERA STATO UNO DEI MOSCHETTIERI CHE PORTARONO LA RENAULT ALLA CONQUISTA DEL PRIMO TITOLO IRIDATO DELLA STORIA

di Marco Giordo



70-75 Alpine



Jean-Luc Thérier ci ha lasciato, mercoledì 31 luglio, portato via dalla malattia, all'età di 73 anni. La sua salute era peggiorata negli ultimi anni, ma stava combattendo come aveva sempre fatto, soprattutto dopo l'incidente alla Parigi-Dakar che nel gennaio del 1985 aveva chiuso la sua carriera. Per tutti era uno dei "Moschettieri", insieme a Jean Claude Andruet, Jean-Pierre Nicolas e Bernard Darniche che aveva regalato nel 1973 al Team Renault il primo titolo mondiale costruttori della storia, aggiudicandosi al volante della mitica Alpine A110 1800 ben tre gare, Portogallo, Acropolis e Sanremo. E proprio quell'anno grazie ai suoi successi avrebbe potuto aggiudicarsi il titolo piloti, che però all'epoca non era stato ancora istituito. Jean-Luc è stato il più talentuoso pilota della sua epoca, l'unico in grado di partecipare a un rally senza fare le ricognizioni, correva infatti prendendo in prestito le note dall'amico Nicolas.

Era a suo agio su tutti i terreni, ed il suo talento naturale gli ha permesso di correre alla pari contro i piloti nordici sulla terra o sul ghiaccio. Epica fu la sua prestazione in Svezia nel 1973: chiuse 3° dietro alle Saab di Blomqvist ed Eklund con una Alpine prestatagli all'ultimo momento da Jacques Cheinisse, il ds Renault Alpine: era un regalo per celebrare il suo matrimonio.





77-80 Toyota

un braccio. Non essendo stato assicurato ha continuato a vivere arrangiandosi. Jean-Luc era uno dei moschettieri della Renault, hanno portato davvero in alto il nome della Francia nel mondo dei rally negli anni '70. Era normanno come il suo boss in Renault Jacques Cheinisse, altro pilota di livello che addirittura oggi a 80 anni è capace ancora di correre a 180 km all'ora in Marocco sulle speciali delle gare storiche».



83-85 Visa 1000 Pister

#### PER JEAN-LUC

#### 5 VITTORIE IRIDATE

Con l'Alpine, oltre a contribuire alla conquista del primo titolo iridato, Jean Luc Thierier ha conquistato 4 successi nel Mondiale. L'ultimo, invece, l'ha messo a segno al Tour de Corse del 1980 al volante di una Porsche

#### La sua carriera

Jean-Luc Thérier era nato a Hodeng-au-Bosc in Alta Normandia il 7 ottobre 1945. Aveva iniziato a correre nei kart nel 1960, poi iniziò a mettersi in mostra nei rally nel 1966 al volante della Renault 8 Gordini sia nella "Coupe en Circuits" che nei rally dell'ovest della Francia. Arruolato nell'équipe Alpine, ha ottenuto i suoi primi allori internazionali nel 1970 vincendo Rally d'Italia e Acropolis, aggiudicandosi poi il titolo di campione di Francia rally nel 1972.

La sua "aventure en bleu" lo ha portato anche a correre la 24 Ore di Le Mans, dove ha vinto nel 1969 sull'Alpine A210 la categoria "Indice Energetico" insieme a Bernard Tramont. Vincitore della Marathon de la Route nel 1971 (una corsa di ben 96 ore sul grande circuito del Nürburgring) con Jacques Henry e Maurice Nusbauer.

#### Loubet ricorda

«Quando abbiamo organizzato le prime edizioni del Tour de Corse Historique - ha ricordato l'ex pilota Lancia Yves Loubet - Thérier è venuto due volte a correre in Corsica. Era un campione importante, non poteva mancare per la sua fama di non volere mai fare le ricognizioni e di correre con note prestate, e poi era rimasto famoso per via del suo grande talento, davvero incredibile. Per noi francesi era un monumento, era un Dio perché piaceva a tutti, era molto spettacolare nella guida come Jeannot Ragnotti. Ma soprattutto era stato il primo pilota transalpino capace di stare davanti a mostri sacri come Blomqvist e Waldegaard, addirittura a casa loro in Svezia. Era l'idolo dei tifosi anche perché mangiava, beve-

va e fumava, in questo ricordava molto Timo Salonen. La vita non gli ha regalato quanto meritava, ha sofferto molto dopo il suo incidente alla Dakar e si è preoccupato parecchio anche di un figlio malato. All'Eifel ho scoperto che da ragazzo era l'idolo di Rohrl, e che piaceva molto anche ad Vatanen. Ha corso verso la fine della sua carriera in Toyota perché era uno dei preferiti di un altro grande, Ove Andersson. Ricordo che nel 1980 sulla Porsche 911 fu una sorpresa il suo successo in Corsica, nessuno ci credeva alla vigilia, lui invece guidandola tutta di traverso alla fine ha vinto. A fine carriera era passato alla Citroen, sulla Visa 1000 Pistes alla Dakar del 1985 era primo, e lì in un incidente occorsogli il giorno della Befana ha praticamente perso

Dopo i tre successi ottenuti sull'Alpine A110 1800 nel mondiale 1973 in Portogallo, Acropolis e Sanremo, nel 1974 Thérier si è aggiudicato il Rally Press On Regardless sulle strade forestali nordamericane guidando la Renault 17 Gordini. Subito dopo iniziò per lui il periodo Toyota, con il pilota normanno che divenne il re del Rally delle 1000 Pistes che vinse tre volte di fila con la Celica tra il 1977 e il 1980, mentre nel 1979 si aggiudicò la Coupe de France de Rallyes sur Terre. Nel 1980 al Tour de Corse ottenne la sua quinta e ultima vittoria iridata, uno dei suoi più prestigiosi successi, ottenuto al volante di una Porsche 911 SC Gruppo 4 preparata dai fratelli Alméras. Nel 1982 il suo ritorno in Renault, e questa volta sulla R5 Turbo fu nuovamente lui a vincere il Rallye delle 1000 Pistes e un altro titolo di campione di Francia. Le sue ultime vittorie sono legate al Rally di Antibes o Jeanne d'Arc nel 1983 e nel 1984. In quella stagione firmò una nuova prestazione di prim'ordine al Montecarlo, chiudendo sulla R5 Turbo al 4° posto assoluto e 1° tra le 2 ruote motrici. Poi nel 1985 la sciagurata partecipazione con la Citroen alla Dakar, terminata con l'incidente che mise fine alla sua strepitosa carriera. ●



1980 Porsche

**NICELLI  
È AL COMANDO**

Dopo il Rally di Roma al comando del Trofeo Peugeot Competition Top c'è Nicelli che guida la classifica davanti a Guglielmini, sotto, e Cogni, nell'altra pagina



# Trofeo di gran caccia

**NELL'EDIZIONE DEL QUARANTENNALE DEL MONOMARCA PEUGEOT LA LOTTA PER LA CONQUISTA DI UN POSTO AL SOLE È ESALTANTE**

di [Daniele Sgorbini](#)

**N**el mezzo del cammin ci sono arrivati. Cammino non della vita ma che una vita, sportivamente parlando, quasi lo vale visto che il Trofeo Peugeot Competition Top mette in palio, per il vincitore, anche quest'anno un posto da ufficiale per la prossima stagione. Premio ambito e preziosissimo, dato che un campionato sotto le insegne del Leone, in un team professionale e preparato quale quello diretto dalla famiglia Fabbri, vale quanto un master universitario in rallismo applicato. Una sfida forte, dunque, che dopo tre delle sei gare in calendario, vede al momento al comando il pilota oltrepadano - figlio d'arte - Davide Nicelli. L'ex formulista, da qualche stagione convertito all'arte del

traverso, ha messo in mostra una crescita impressionante rispetto alla passata stagione ed è quello che nella prima parte dell'anno ha offerto il rendimento più concreto. Davanti a tutti sia al Ciocco sia al Sanremo, a Roma ha dovuto arrendersi allo strapotere di Guglielmini, ma ha comunque mantenuto il bastone del comando nella classifica di campionato. Il primo atto del Trofeo, andato in scena a fine marzo al Rally del Ciocco, in concomitanza con la prova d'apertura del Tricolore, si è deciso proprio all'ultima speciale, quando il vicentino Michele Griso, che fino a quel momento aveva fatto la voce grossa, si era visto sfumare una vittoria quasi certa per un problema tecnico. Ad approfittar-



ne proprio Nicelli, pronto a prendersi tutto dopo che in precedenza Trevisani e Lucchesi avevano perso una ruota per strada. Finale inatteso anche nella seconda prova del Trofeo, andata in scena al Rally di Sanremo. In condizioni meteorologiche assai complicate, l'esito della lotta tra i leoncini ha ricalcato in parte quanto visto nella gara principale, dove Craig Breen era riuscito a sopravanzare Simone Campedelli all'ultima prova. Qui la "remuntada" è ri-



RECORD DI ISCRITTI

## Carica dei 113

Un'abbondanza del genere non si vedeva da tempo. Merito di una formula indovinata, che consente a tutti di correre dovunque e con qualunque macchina. E merito, forse, pure del richiamo di sua maestà Paolo Andreucci (sopra), che da quest'anno è impegnato in prima linea a far da specialissimo maestro per chi corre con le vetture francesi e che già si è impegnato in diversi giorni di insegnamento sul campo, sia in Sicilia sia all'interno della tenuta del Ciocco. In un caso e nell'altro, sono qualcosa come 113 gli iscritti ai vari Trofei promossi da Peugeot Italia nell'anno del quarantennale. Oltre alla serie Top, che trova casa nell'Italiano e mette in palio il posto nello Junior Team ufficiale, stanno in gran salute pure la "Pro", ambientata nell'Irc e guidata da Michele Rovatti, la "Regional Club" dove al momento la fa da padrone Matteo Giordano e quella già conclusa legata alla serie Raceday, nella quale si è imposto Fabio Battilani davanti ad Alessandro La Ferla.



### LA CLASSIFICA DEL TROFEO PEUGEOT COMPETITION TOP DOPO IL RALLY DI ROMA

|    |                      |    |
|----|----------------------|----|
| 1. | Davide Nicelli       | 33 |
| 2. | Giacomo Guglielmini  | 26 |
| 3. | Giorgio Cogni        | 16 |
| 4. | Jacopo Trevisani     | 14 |
| 5. | Alessandro Nerobutto | 12 |
| 6. | Patrizia Perosino    | 8  |
| 7. | Michele Griso        | 5  |
| 8. | Christopher Lucchesi | 3  |

uscita ancora una volta a Nicelli, capace di recuperare, sul bagnato, quasi 37" di ritardo a Nerobutto e di andare a vincere davanti a Giorgio Cogni e allo stesso Nerobutto, alla fine comunque sul podio. La trasferta ligure era stata invece un calice assai amaro da trangugiare per Guglielmini, subito finito fuori dai giochi per un'uscita di strada. Il modenese si è però rifatto con gli interessi a Roma, dove ha vinto e convinto. Dopo essersi visto rettificare (il

giorno dopo...) un tempo imposto eccessivamente alto rimediato sulla prima prova speciale di sabato, Giacomo ha preso in mano il pallino e non l'ha mollato più. Nella gara in cui i destini dei nostri si sono incrociati con i piloti in corsa per l'Europeo, è arrivato invece il primo ritiro per uscita di strada di Giorgio Cogni. Il piacentino ha pagato a carissimo prezzo un errore veniale commesso a Pico ed è così rimasto a secco. Ora è terzo in classifica, ma il

pallottoliere lo tiene ancora in corsa, considerata anche la particolare formula del campionato: la classifica finale verrà, infatti, stabilita sommando i quattro migliori risultati di gara di ciascun pilota, ma con l'obbligo di contare l'appuntamento conclusivo su terra, e tutti i punti conquistati nelle Power Stage. Prossimi appuntamenti del Competition Top gli ultimi tre atti del Tricolore: Friuli, Due Valli e Tuscan Rewind. ●

SALITE



# Duello ad alta quota

## DUE VERI PADRONI NEL VECCHIO CONTINENTE

A sinistra Faggioli a Limanowa. Sotto Merli in azione a Trento. I due italiani anche quest'anno sono i mattatori del Campionato Europeo della Montagna

# INTERVISTA PARALLELA TRA MERLI E FAGGIOLI PROTAGONISTI DI UN FACCIA A FACCIA COME NON SI ERA MAI VISTO PER LA CONQUISTA DEL TITOLO CONTINENTALE CON VISTA ANCHE SUL TRICOLORE

di **Gianluca Marchese**

**P**rima i 28 centesimi in gara 2 ad Ascoli a favore di Merli; poi un Bondone con intertempi mai così ravvicinati; quindi Dobsina e i 6 decimi di vantaggio di Faggioli in manche 1; infine il mezzo secondo, ancora a favore del toscano, che li ha divisi in totale al termine di due tiratissime salite nell'ultimo round europeo a Limanowa, prima della pausa. E non che in precedenza avessero scherzato. Christian Merli e Simone Faggioli sono arrivati ai ferri corti. Sfida infernale, O.K. Corral, "Al cuore, Ramón" rimandano a un immaginario epico di duelli d'altri tempi, ma qui siamo davvero alla sublimazione di uno spaghetti-western in salsa motorsport anni Settanta. Questa è la pista, questa è la cilindrata massima e questo il peso minimo, le ruote sono sempre quattro (ok, nei Seventies anche sei ma non è andata granché bene), asciutto o bagnato il cronometro dipende dal gas che gli date. Altro che safety car, so-ste ai box e "parcheggi" di fuga. La loro sfida è ormai ultra-rovente e non perché sia estate. Piuttosto perché mai i due protagonisti dell'ultimo decennio si sono superati a vicenda ed espressi su questi ritmi e con distacchi così risicati. Che nell'ultimo periodo sono diventati una costante e una sorta di preview 2019 era andata in scena al Fia Masters di Gubbio lo scorso ottobre, quando i due si erano confrontati a decimi a ogni intertempo e a ogni salita. I complimenti si sprecano a vicenda, ed è sacrosanto, ma quando la visiera va giù non ce n'è per nessuno. Tanto meno per quell'altro, appunto. Nell'Italia dei dualismi, il motorsport e nello specifico le cronoscalate non potevano non dire la propria. Con Merli, campione in carica di tutto (Masters, Europeo e Italiano) e Faggioli, pluricampione altrettanto di tutto, che trascinano nella contesa che domina la specialità i rispettivi pacchetti. Osella vs Norma. Zytec by Lrm vs Zytec by Armaroli. Avon vs Pirelli. Roba appunto dal sapore anni Settanta. Ed è tutto vero, non un immaginario epico.

### LE DOMANDE AI DUE PROTAGONISTI

- 1) COME VIVI QUESTA FASE CENTRALE DEL 2019 CHE VI VEDE SEMPRE PIÙ TESTA A TESTA?
- 2) CHE COSA DOBBIAMO ASPETTARCI NEI PROSSIMI IMPEGNI A STURSANNE NEL CEM E A GUBBIO IN CIVM?
- 3) UN TITOLO EUROPEO EX AEQUO SAREBBE LO STESSO RISPETTO A QUELLO CONQUISTATO IN SOLITARIA?
- 4) PURE IL TRICOLORE È ANCORA POSSIBILE. "RISCHIA" DI DIVENTARE IL DECISIVO SPARTIACQUE DEL VOSTRO DUELLO 2019?
- 5) TRA I SUCCESSI OTTENUTI DI FRONTE AL TUO RIVALE, QUALE SENTI COME TUA PIÙ GRANDE IMPRESA SPORTIVA?
- 6) QUALE IL TUO PUNTO DI FORZA E QUELLO DA MIGLIORARE?
- 7) CHE COSA AMMIRI DI PIÙ O TOGLIERESTI ALL'AVVERSARIO?
- 8) SFERA DI CRISTALLO: IL FUTURO DELLA SPECIALITÀ PROSEGUIRÀ NEL SEGNO DI QUESTO DUALISMO?
- 9) UNA PAROLA: BONDONE.
- 10) E LA PIKES PEAK?

### SIMONE FAGGIOLI

## «Non mi piacerebbe un titolo ex-aequo»

Le performance dei due si sono avvicinate soprattutto perché Faggioli e il suo team hanno invertito la tendenza che ha visto Merli dominare il 2018 e iniziare bene questa stagione. Fattore particolare è che il primo passo per riuscire nel recupero di competitività è stato a ritroso, quando hanno deciso di abbandonare la configurazione 2019 "allargata" della Norma M20 Fc, che non ha dato i frutti sperati e che comunque potrebbe tornare utile per gli sviluppi 2020 (perché ovviamente in teoria avrebbe dovuto funzionare). Tornato alla Norma "stretta", il pluricampione fiorentino sottolinea che però non tutto sta in quello: «Dipende sempre da un insieme di fattori in questi casi. Siamo ripartiti da una base solida e collaudata, quella 2017, ma ho portato delle migliorie che nel frattempo si erano collaudate e sviluppate per l'altra. In più ora sto ritrovando anche qualche vantaggio dalla gomma. Dal 2017 a oggi lo sviluppo c'era stato, ma me lo sono un po' mangiato proprio perché nell'ultimo periodo non eravamo a posto. Ora anche quel lavoro sta fruttando».

1) «La sto vivendo bene perché sono io quello che sta recuperando. Sono contento, ma soprattutto per la squadra. Se sono arrivati un po' di risultati è

RAINIERI

perché abbiamo fatto davvero grandi sacrifici per riuscire a capire qualcosa».

2) «È sicuro che io non abbasso la guardia nei confronti di Christian. Ha vissuto un inizio di stagione molto veloce, ha poi avuto qualche problema, ma resta veloce. Io vorrei giocarmela come fatto nelle ultime gare».

3) «Ho riflettuto sull'eventualità. I gruppi monoposto e biposto sono diversi. La M20 e la Fa30 sono simili come potenziale ma differenti come concezione. Resto dell'idea che la distinzione sia giusta, ma allo stesso tempo ribadisco che il più veloce in assoluto meriterebbe qualcosa in più. Quindi il titolo ex aequo dispiacerebbe se arrivasse senza ottenere vittorie assolute. Se arriva con un po' di successi sarebbe invece meritato. Cioè, che sia ex aequo a livello di gruppo e a livello morale, sarebbe più giusto, anche nei confronti di Christian».

4) «Come prima cosa bisogna guardare chi ora è davanti a noi, quindi Magliona e Zardo, però tutto può succedere nelle gare. Rientreremo a Gubbio e si vedrà. Il problema dell'Italiano è che dovremo fare tanti conti. Di certo sarebbe bello ed è ancora possibile una supersfida finale a Pedavena. Però da qui a Pedavena è ancora molto lunga!».

5) «Quando nel 2016 mi sono presentato a Bistrice con la Fa30 per sfidarlo direttamente resta un atto molto coraggioso da parte mia. È stato un confronto di altissimo livello. Merli non era sui ritmi prestazionali attuali, è vero, ma io risalivo su un prototipo che non guidavo da tre anni, ho vinto la gara e ho fatto il record, che tuttora è imbattuto. Andare a giocare e vincere il titolo nel suo gruppo con la stessa auto sono stati il maggior rischio e la maggior soddisfazione. Un'impresa».

6) «A livello psicologico credo siamo tranquilli. Conosciamo i nostri limiti e quelli dell'auto. Capiamo subito se c'è un problema. Forse io ho sviluppato maggiore esperienza grazie al fatto che in salita ho provato Osella, Norma, Marangoni, Pirelli... diciamo che negli anni ho maturato esperienze diversificate che magari ora mi hanno pure aiutato a uscire fuori dalla situazione di inizio stagione. Christian è molto caparbio, determinato e stanno lavorando molto sull'elettronica e tanti sviluppi, magari con un po' più di tranquillità rispetto a noi durante le gare».

7) «Ammiro Christian anche per il tantissimo tempo che dedica al motorsport, rimanendo sempre concentrato. Ora corre in Germania (a Osnabruck, ndr) e quindi sono tre weekend senza tornare a casa. Ci vuole determinazione e so che non è affatto semplice».

8) «Penso e spero (scherza, ndr) che arrivi qualcuno che mi faccia smettere! Di sicuro dispiace un po' l'abbandono di Scolca e la lunga sosta di Macario, perché giovani forti ci sono. E poi spero che in salita arrivi un campionato un po' più professionistico, magari con meno auto. Però per ora i duelli continuano, senza dimenticare che in questo sport l'aria può cambiare sempre in fretta».

9) «La gara più bella, importante e difficile da organizzare d'Europa. Mi piace molto perché in primis è una sfida con te stesso, l'università delle salite. È comunque una salita che se va bene sei felice,

### MANCANO TRE ROUND ALLA FINE DEL CEM

Fino a questo momento nei nove round del Cem che sono andati in scena Merli ha vinto 5 volte e Faggioli 3 (un successo è andato a Lampert). Alla fine della stagione mancano adesso tre appuntamenti: Saint Ursanne (in programma il 18 agosto), Ilirska Bistrika (1 settembre) e Buzetski Dani (15 settembre)



foto grafie RAINIERI

**AMMIRO CHRISTIAN PER LA SUA GRANDISSIMA DETERMINAZIONE. È SEMPRE SUPER CONCENTRATO**

**SIMONE FAGGIOLI**



ma se va male ti delude. È successo pure a me. Nei primi anni ho vissuto un periodo nel quale quella strada non riuscivo a imboccarla bene. Mi ha deluso e fatto arrabbiare. Quando arrivi in cima devi aver guidato bene e tutto deve aver funzionato. La gara più completa d'Europa. Teniamocela stretta».

10) «Altra grande sfida. Vorrei tornarci con anche l'idea di fare la prestazione giusta. Sono numerosi i fattori da considerare, è una gara molto più difficile del Bondone. Stiamo valutando il tutto con l'intenzione di tornare agguerriti. Sappiamo che lo possiamo fare».

### CHRISTIAN MERLI

**«Se continua così è giusto vincere in 2»**

Per la prima volta in carriera Merli ha iniziato il 2019 come il campione in carica da battere su tutti i fronti. Non un ruolo al quale era abituato, visto che era sempre stato lui il pilota "sfidante". Il nuovo status non l'ha minimamente condizionato e l'inizio è stato esaltante e impreziosito da nuovi record. Lui e la Fa30 sembravano imbattibili. A partire dalla sua Trento, però, qualche piccolo imprevisto (tecnico, ma pure del meteo) ha fatto capolino nei suoi weekend di gara, condizionandone



le performance assolute. Il livello di competitività non ne ha comunque risentito e il driver trentino ha proseguito il lavoro pure nella non titolata Osna-bruck, dove da anni è ospite gradito: «Quest'anno siamo partiti alla grande, mentre Simone era un po' in difficoltà. Ora ha ripreso ad andare molto forte e io so bene che quando lui è così in forma non puoi lasciare niente al caso. A Dobsina presentavamo delle nuove soluzioni da provare, poi è arrivata la pioggia; a Limanowa contavo di migliorare, invece è arrivata qualche noia elettrica. Però, insomma, ci siamo».

**1)** «Il regolamento dell'Europeo prevede in realtà punteggi sui risultati di gruppo, però c'è una bellissima sfida uno contro uno. Ora stiamo soffrendo qualche piccolo intoppo che non ci ha permesso di essere veloci come all'inizio e nel contempo Simone ha trovato la quadra. Dobbiamo lavorare e concentrarci nel non commettere neppure il minimo errore».

**2)** «Arrivati a questo punto dell'Europeo è importante vincere il gruppo, anche se non possiamo nascondere il piacere di vincere la gara che entrambi vogliamo provare. A Gubbio sarà invece molto più importante: in Italia la sfida assoluta incide notevolmente».

**3)** «Se le gare vanno come ultimamente e ci dividiamo le vittorie assolute, credo che sarebbe anche

**SIMONE CORRE A QUESTI LIVELLI DA TANTI ANNI: NON SI È MAI CONCESSO MOLTI DIVERTIMENTI...**

**CHRISTIAN MERLI**



giusto. Non dispiacerebbe. Simone è sempre stato un punto di riferimento visto tutto quello che ha vinto. Io ho sempre cercato di sfidarlo. Sicuramente sarebbe un qualcosa di particolare, la prima volta che accadrebbe. Aldilà di ciò, nel bene o nel male, per determinare un campionato così importante sarebbe più corretto ci fossero in palio dei punti anche per l'assoluta».

**4)** «Per via delle concomitanze, dobbiamo purtroppo tenere buono ogni singolo punto, senza possibilità di scarti. Quindi per ora pago caro il mio forzato settimo posto al Bondone. Dobbiamo vedere che cosa succede a Gubbio. Certamente a livello di punteggio il Civm può diventare spartiacque, ma in fin dei conti anche nel Cem ci sfidiamo sempre al massimo...».

**5)** «Ho dei ricordi fantastici del Mont Dore due anni fa. Anche se prendevo metà punteggio, abbiamo conquistato una splendida vittoria assoluta in casa della Norma, ci siamo presi una grande soddisfazione. Poi di sicuro anche al Fia Masters a Gubbio lo scorso anno, dove entrambi volevamo una sola cosa».

**6)** «Ho sempre faticato ad arrendermi, quindi la tenacia è un punto di forza, anche nei momenti più difficili. A volte, invece, può capitare che mi innervosisca quando ho troppe persone intorno e le cose magari non funzionano al meglio. Preferisco starne in un angolo da solo cercando di isolarmi per trovare concentrazione».

**7)** «Anche lui, sicuramente e come successo in questo ultimo periodo, ha sempre tenuto duro, compreso quando le cose non sono andate bene. Però penso soprattutto alla costanza. Corre a questi livelli da tanti anni, da quando era un ragazzino. Non è facile: non si è concesso molti divertimenti, è sempre rimasto sul pezzo, mentre io magari qualche altalena l'ho vissuta. Questo è un aspetto che gli rende onore».

**8)** «Le gare in salita richiedono molta esperienza. Non è la pista. Devi riuscire a immagazzinare più informazioni possibili e tenerle da parte. I piloti che iniziano devono avere pazienza e comunque ci sono anche non è solo una questione di guida, ma anche di assettare la vettura e conoscere i percorsi. Difficile prevedere il futuro, ma mi aspetto che qualcuno cresca. Di sicuro l'esperienza fa la differenza».

**9)** «Per me è una gara sempre molto sentita perché tutti si aspettano molto. Spesso però (sorridente, ndr) dimenticano che ho a che fare con un 10 volte campione europeo! Quest'anno è andata come è andata ma non dobbiamo dimenticare che agli intermedie ce la stavamo giocando. Di sicuro è un'emozione e lo scorso anno ho vinto, però per me a Trento è complicato. È la gara di casa, c'è un sacco di gente, è snervante».

**10)** «Senza dubbio mi piacerebbe, ma è un progetto così ambizioso e costoso che non è nei programmi. Al momento non ho mai affrontato neppure minimamente la possibilità di disputarla. Simone mi ha raccontato molto. Anche lì è bellissima, difficile e bisogna pure essere fortunati. Un po' come il Bondone, piena di difficoltà, però poi quando arrivi in cima...».



# Novi, superst di culto a Indiana

di **Mario Donnini**

**A**vvertenza a chi si pone alla lettura di questo pezzo: attenzione, se continuate potreste innamorarvi per sempre della Novi, come ha fatto mezza America da quasi ottant'anni a questa parte.

E poi sono dolori, perché la Novi vuole cure frequenti, è una bestia che mangia tutti i giorni e nei sogni prima o poi verrà a cercarvi. Avvisati. Insomma, se siete arrivati a questa riga senza voglia di piantarla lì, cavoli vostri, perché miei lo sono già da mo', essendoci cascato fin da bambino.

Tanto per cominciare, la Novi è praticamente indefinibile. Non è una macchina, ma non è mica solo un motore. È scommessa grande, malia letale, inno alla potenza incontenibile, vulnerabile e caduca. Sorta di fuoco sacro, dolce e pericoloso che per un quarto di secolo, dal 1941 al 1966, passa di mano in mano seminando emozioni indicibili, affetti immensi, paura, perfino morte, ma anche, una volta svanito tutto, pungente rimpianto misto a struggente nostalgia. Ma basta didascalizzare. Smaterializziamoci buccando le epoche e ricomponiamoci indagando a Indianapolis, a fine Anni '30.

Il 1937 è l'anno in cui termina la cosiddetta "Junk Formula", ossia la Formula Spazzatura, che al tempo della Grande Depressione aveva permesso di utilizzare motori di 6 litri stock block, ossia di derivazione di serie. In pieno secondo New Deal roosveltiano, quindi con gli Stati Uniti in ripresa economica, a Indy dal 1938 entra in vigore la Formula Grand Prix che prevede motori da corsa da 4,5 litri aspirati e da 3 litri sovralimentati. Ecco, è qui e così che tutto comincia. Ma non ancora usando il nome Novi. Sinonimo, alla pari di Topolino & Superman, di un'America Great Again. Ottimista, tosta e esagerata.

## L'iconico motore V8 nasce mentre infuria la Seconda Guerra Mondiale

Già, sembra strano, ma alla nascita il propulsore V8 più amato nella storia di Indianapolis non si chiama ancora Novi. Il concepimento risale al 1940 ed è fortemente voluto dai fratelli Ed e Bud Winfield, sovrani dei carburatori, che per primi gli danno il nome, nella factory del leggendario motorista Fred Offenhauser. Il quale mette al lavoro su commissione il geniale designer Leo Goossen, l'unico che negli Usa in quel periodo riesce a campare occupandosi esclusivamente e ingegneristicamente dell'ideazione e della realizzazione di megamotori racing. Il motore V8 16 valvole a 90 gradi superquadro, "a corsa corta", ossia con l'alesaggio superiore alla corsa, è alimentato da un compressore centrifugo, usa tre carburatori Winfield e rulla a 8000 giri, producendo 450 devastanti cavalli di potenza. Praticamente è una specie di vaso di Pandora coperto da un cofano, pronto a liberare, se fuori controllo, tutti i mali del mondo, in confronto ai rivali diretti, ossia i piccoli, eterni, docili ma affidabili Offenhauser in voga nella Indy 500, dove vinceranno 27 volte, durando sino a fine Anni '70, grazie al turbo usato come cardiotonico finale.

## Il mostruoso Winfield V8 deb a Indy 1941 col deludente telaio Miller

Il bestione V8 in vista della Indy 500 del 1941 viene montato su uno dei dieci telai costruiti dal 1935 dalla Miller per la catastrofica avventura coi Ford V8 stock block. Trapianto/espianto che non promette niente di buono, perché la Miller-Winfield a trazione anteriore, denominata ora ufficialmente Bowes

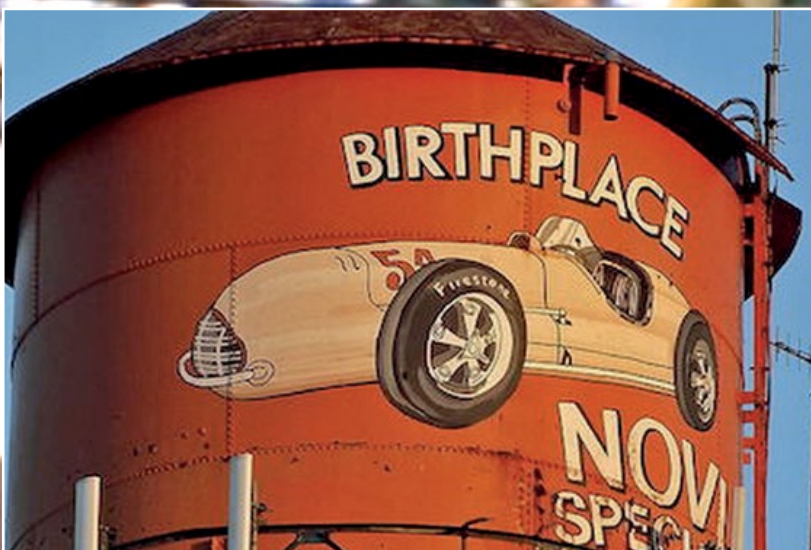
IL MITICO MOTORONE V8 HA SPINTO LE BELVE PIÙ AMATE DELLE CORSE USA E NON SOLO. ECCO TUTTA LA VERITÀ SU UN MARCHIO FINO A OGGI MAI RACCONTATO COSÌ A FONDO!





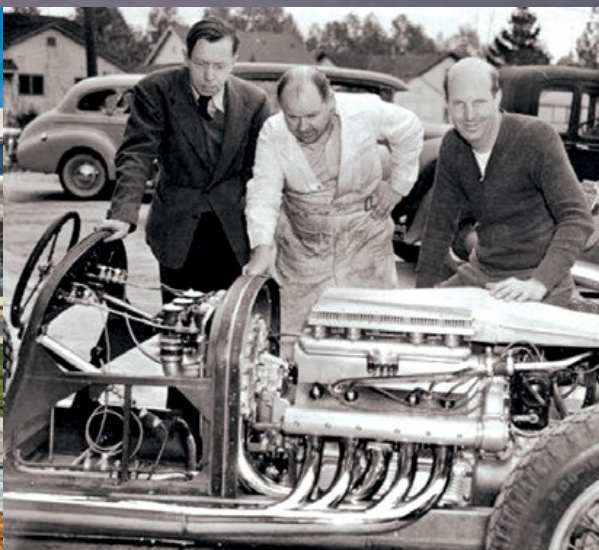
ANCORA OGGI NEGLI STATI UNITI - E SEGNOTAMENTE A INDIANAPOLIS -, NOVI È UN NOME CHE METTE I BRIVIDI AI FANS DEL MOTORSPORT. SI TRATTA DI UNO DEI RARI CASI IN CUI UN MOTORE DÀ NOME E ALLURE ALLE MONOPOSTO CHE SPINGE, SCRIVENDO LA STORIA

# ar polis



## "HERK" HURTUBISE PILOTA FETICCIO

A lato, Hurtubise a Indy nel 1965 su Kurtis-Novì. "Herk", nell'altra pagina, a sinistra, è sinonimo del marchio. Il monumento alla Novi, al centro, sorge davanti al museo del catino di Indy, sotto, gli artefici del motore V8 ossia Winfield, Goossen e Offenhauser. Infine, sotto, il boss Andy Granatelli. In alto, l'iconico serbatoio dell'acqua nella città di Novi, in Michigan, a sud di Grand River Avenue, con la "belva" che campeggia dipinta





Seal Fast Special, nelle mani del veterano Ralph Hepburn si rivela una vera e propria mina vagante. La potenza sembra letale, le ruote motrici patinano impazzite e neanche metà gas e per tenere a bada il motore viene deciso un accorgimento che passa subito alla leggenda: Hepburn correrà infatti con una zeppa di legno che gli impedirà di usare l'acceleratore per oltre metà corsa. Siamo a questo. E poi c'è il rumore. Il V8 gira pericolosamente vicino a esprimere cento decibel, esattamente quanto il concerto rock di Woodstock di quasi trenta anni dopo, mettendo a rischio i timpani di piloti e meccanici. Hepburn ha ben 150 cavalli di vantaggio sugli Offenhauser dei rivali, ma il V8 che giro dopo giro strega gli appassionati di Indy è assetato, pesante e mangia le gomme, per la coppia spaventosa. Poco male. Hepburn si qualifica 28esimo a 194 chilometri orari di media e in gara, malgrado i forti condizionamenti con cui è costretto a guidare, risale fino al quarto posto finale.

Gran bell'inizio, ma i cinque anni successivi vengono persi, perché infuria la Seconda Guerra Mondiale e gli Stati Uniti hanno altro cui pensare.

**Nel 1946 arriva la stordente Kurtis-Novì!**

Tutto evolve nel 1946, alla ripresa delle corse. Ora a cambiare tutto, perfino il nome della vettura, è il mecenate Leo Welch - che realizza parti di ricambio Ford -, subentrato nell'affare associandosi al nome Winfield e finanziando una nuova monoposto, la Kurtis, sempre a trazione anteriore, disegnata nel 1945 da Bud Winfield e Leo Goossen, dotata del mostruoso motore V8 evoluto e montato più in basso, da allora - e per sempre - chiamato Novi. Sapete perché? Be', Leo Welch, che ormai ha preso in mano economicamente la faccenda, viene da Novi, in Michigan, e decide di ribattezzare propulsore e macchina col nome della sua città. Secondo una leggenda mai confermata, il nome Novi per la città stessa deriva dal fatto che era la fermata nu-



**DIVA DEL PUBBLICO NELLA INDY 500**

Sopra, Bobby Unser con la Ferguson P104 Novi in azione alla Indy 500 del 1965, dove si ritirerà al 65esimo giro dei 200 in programma per la rottura di un tubo dell'olio. È l'ultima volta in cui una Novi è in gara a Indianapolis. L'altra vettura, la Kurtis-Novì di Hurlubise, è già out al 1° giro, col cambio kappào

mero 6 della ferrovia e sul cartello stava scritto No VI a numero romano, da lì l'impropria lettura di Novi. Ma quando si parla appunto di Novi, realtà si compenetrano sempre, quindi non credeteci troppo. Morale della faccenda, nel 1946 il veterano Ralph Hepburn con la Novi Special si dimostra il più veloce in prova, col nuovo record sui 4 giri a Indy, a 216 Km/h di media, anche se non parte dalla pole perché il crono per lui arriva tardi. Partito 19esimo, in gara prende il comando al 12esimo giro emettendo un rombo assordante che fa alzare col cuore in gola in standing ovation tutto il catino di Indy. Un piccolo guaio lo costringe ai box al giro 56, ma Hepburn torna in pista e fila come un treno, risalendo dal 13esimo al 4° posto, scatenando l'entu-



1941 Hepburn (Miller-Winfield V8)



1946 Hepburn (Kurtis-Novì Special)



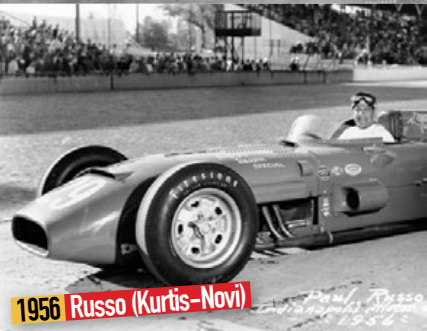
1947 Ardinger (Kurtis Novi)



1952 Miller (Kurtis-Novì)



1956 Il nuovo tealio Kurtis 500F



1956 Russo (Kurtis-Novì)



MAIS HARRISON A UNE BONNE DE "MAISE DU SPECTACLE" QUI RISQUE-T-IL EN LAISSANT HENRI MONTEL "LE DÉCOUVERTEUR QUAND IL VOUS SA" ET QUELLE OCCASION DE RÉSOLVER LE FRANÇAIS "INDÉPENDANT" A DÉCOUVER VERS LA FINITE ET GAGNER TOUS LES JOURNEMENTS

POUR PENSER UN TEL SÉRIE IL FAUT QUE HARRISON SOIT BIEN SUR DE SAU... HARRISON A CE "GAGNER" COME LA NOVI COURRE QUE QUELQUES TOUS, C'EST ENFIN... HARRISON PENSE QUE LE SÉRIE POUR LE SÉRIE... AVEC SON TOUR D'AVANCE.

**CON LA FAVOLOSA NOVI, STEVE WARSON SFIDA MICHEL VAILLANT!**

condo lui la Novi non si tiene, sembra un purosangue impazzito e allora viene sostituito dal vecchio Ralph Hepburn, ricco di esperienza e buon senso. Tuttavia in qualifica Hepburn va a muro e trova la morte, facendo sprofondare Indy nel silenzio. Sì, la Novi oltre che indomabile può rivelarsi pure assassina. Un altro fiero veterano, Duke Nalon, si presenta e chiede di poter usare lo chassis Kurtis-Novi numero 2, che ha visto il forfait di Chet Miller, terrorizzato. Nalon si qualifica tardi, quindi niente pole, ma pesta l'acceleratore dosandolo da re mandando Indy in visibilo con un giro record a 212 Km/h di media. La Novi è risorta, tanto che in gara Nalon corre con l'unico scopo di trionfare, arrivandoci vicinissimo, fino a che un pit-stop in più, causa eccessivo consumo di carburante, lo fa sprofondare al terzo posto. Ricordatevelo, perché sarà il miglior piazzamento di una Novi nella storia di Indy.

**Strepitosa pole position con Duke Nalon nel 1949**

Nel 1949 le due Novi volano, con Nalon che sbanca il pole day e il compagno Mays al suo fianco. Se solo fosse la 100 Miglia di Indy, la Novi vincerebbe sempre, ma le miglia son 500 e niente gloria. Nalon è in testa per 23 giri che nessuno dei presenti mai dimenticherà, fino a che il muro l'attende ma risparmiandogli la vita. Mays, invece, fonde il motore. Il 1950 è l'anno della debacle, con Nalon e Miller che non si qualificano, ma nel 1951 il Novi V8 rugisce ancora, con Nalon che batte tutti i record e si ribecca la pole. Gara d'attacco, ma il motore ha guai e la Novi è decima, mentre Miller si ritira. Stesso destino nel 1952: l'affidabilità è il tallone d'Achille. La potenza del mostruoso motore è passata a 550 cavalli, con un catastrofico consumo di 92 litri di carburante ogni 100 chilometri, imponendo un serbatoio da balena e fermate fuori programma. Per il 1952 altra roba da mito con Miller che vola a in prova 224 Km/h di media, ma poi in gara sia lui che Nalon sono out con le macchine che non reggono.

siasmo della folla. Una valvola kappaò al 122esimo passaggio stoppa il delirio. Il 1947 è l'anno in cui la Novi attacca in forze, con Cliff Bergere e Herb Ardinger. Il rumore è sempre tanto, il cinema fa impazzire tutti e alla fine, dopo che Bergere rompe un pistone, al traguardo c'è il solo Ardinger, quarto. Niente male. Ma bussa alle porte un capitolo terribile, nella storia della Novi e di Indy.

**Quel tragico 1948**

L'edizione 1948 potrebbe rappresentare la volta buona per la Novi, che partecipa tradizionalmente a una sola corsa all'anno, vivendo per Indy. Ma già dalle prove c'è qualcosa che non va. Lo sperimentato Bergere dopo i test iniziali rinuncia perché se-

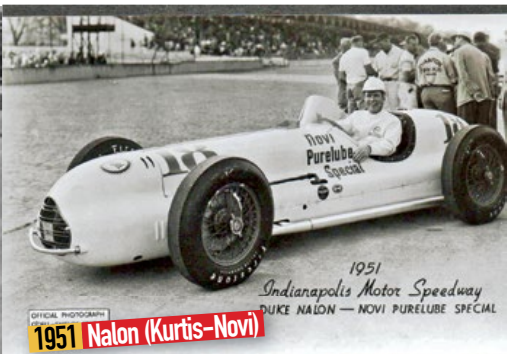
**INFINITI CAPITOLI NELLA LEGGENDA NOVI**  
 Sotto, la Novi danneggiata subito dopo l'incidente mortale di Hepburn, nel 1948 a Indy. La stessa Kurtis-Novi telaio n.1 vedrà anche la morte di Miller nel 1953, in circostanze analoghe. In basso, Fangio in prova con la Novi a Indy nel 1958 e, più a destra, la vettura con Bettenhausen a Monza, dove girò a razzo!



**1948 Hepburn (Kurtis-Novi)**



**1948 Hepburn (Kurtis-Novi)**



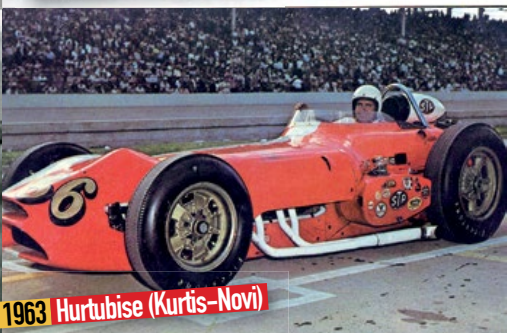
**1951 Nalon (Kurtis-Novi)**



**1958 Fangio (Kurtis-Novi) nei test**



**1958 La Novi a Monza!**



**1963 Hurtubise (Kurtis-Novi)**



**Nel 1953 muore pure Miller e il mito si fa dark**

E per l'edizione 1953 il primo telaio Kurtis-Novì, su cui è perito Hepburn cinque anni prima, colpisce ancora, con Chet Miller che va mortalmente a muro nel giorno di vigilia all'inizio delle qualificazioni. Mai una macchina da corsa è stata ripudiata da due piloti, Winfield e Bergere nel 1948, uccidendone poi altri due. Anche per questo la Kurtis-Novì V8 front drive non sarà mai dimenticata. In gara l'inaffondabile Nalon è comunque 11esimo. E il 1953 resta l'ultimo anno di corsa per una trazione anteriore a Indy, perché nel 1954 e nel 1955 le vecchie Novì falliscono malinconicamente la qualificazione.

**Arriva per il 1956 il roadster Kurtis 500F-Novì**

La rivoluzione è datata primavera 1956, quando la Novì utilizza due nuovissimi telai Kurtis 500F finalmente a trazione posteriore. Paul Russo con la Novì Special nelle prove libere gira a 146 miglia orarie, ma poi in qualifica è solo ottavo, con tre miglia in meno. Poco importa, perché il giorno della gara Russo con la Novì sponsorizzata dalla italianissima Vespa parte a razzo e va in testa al decimo giro, mandando in sollacchio le centinaia di migliaia di presenti, ma al 21° passaggio una gomma a brandelli lo manda a muro. È salvo, ma fine della festa.

**Colpo di scena: la Novì terrorizza Monza!**

E poi venne il giorno della Corsa dei Due Mondi 1957 a Monza, con la Novì presente in forze con Paul Russo e Tony Bettenhausen. È la prima volta che la Novì corre fuori da Indy e resterà l'unica in Europa e in Italia. Ma sarà una pagina di storia da brividi. Poca gloria in gara con Russo non partito per guasto tecnico e Bettenhausen presto fermo, ma la pole sulla sopraelevata rappresenta un momento d'epica pura, mista a coraggio e volontà di potenza, con Bettenhausen che sfreccia tra i prodigi botanici del Parco Reale a 284,927 km/h di media. Cinquanta chilometri di media più veloce che a Indy, capito? Considerando che in lizza ci sono anche monoposto

**NEL 1966 IL MALINCONICO  
ADDIO AL MITO NOVÌ**

A lato, Granatelli se ne sta seduto sulla sinistra - sulla destra spiccano i meccanici dotati dei folkloristici "pigiami" marchiati Stp -, in attesa di vedere in pista la Novì nelle qualifiche della Indy 500 nel 1966, col giovane Greg Weld del quale si nota il casco riposto davanti al parabrezza. Il rookie picchierà contro il muro e la macchina, non qualificata neanche nella gara di Atlanta, sparirà per sempre, finendo cannibalizzata. Resta l'ultima Novì vista sui circuiti, anche se mai al via di una gara...



di F.1 mescolate a delle F.Indy e a delle Sport, quello, per certi versi potrebbe essere considerato il giro dalla media più alta "unofficial" mai fatto segnare in una competizione con delle F.1 al via, seppur in un evento non valido per il mondiale.

**La Novì corre a Indy inserita nel mondiale di F.1!**

Come noto, dal 1950 al 1960 la Indy 500 è gara valida per il mondiale della massima formula. Questo significa una cosa semplice: la Novì in tutto prende parte a sei Gp di F.1 ottenendo come miglior risultato un 4° posto con Paul Russo nell'edizione 1957. Poi, dopo un 10° posto di Cheesbourg nel 1958, quattro anni di disastro con le Novì mai qualificate.

**Banco di prova per Fangio e... Nuvolari**

E c'è un'altra cosa a tingere di sovrannaturale il marchio, perché nel 1958 la Novì in prova a Indy viene saggia nientemeno che dal grande Juan-Ma-



**1963 Malone (Novì n.75) tra Veith e Ruby**



**1963 Hurtubise (Novì) al centro della prima fila**



**1963 B. Unser (Kurtis-Novì)**



**1964 Motore & compressore Novì**



**1964 Ferguson P104-Novì**



**1965 Hurtubise (Kurtis-Novì)**



**1964 Ferguson P104-Novì**



## IL FASCINO DELLA PINNA A INCARNARE UN SOGNO

In basso al centro, Art Malone con la Novi pinnata a Indy 1963, una delle icone più immaginifiche del mito relativo al motore inserito nell'epopea della Indy 500. In basso a destra, il grande Andy Granatelli in una delle sue ultime apparizioni a Indianapolis, ovviamente durante un suo racconto mozzafiato della leggenda reattiva alla Novi

son a quattro ruote motrici guidata dal validissimo Bobby Unser: due buoni motivi per domare il Novi V8 che ormai latra a più di 700 cavalli di potenza. Le ultime fiammate d'innamorante vitalità la Novi nell'era Granatelli le deve all'immenso "Herk" Hurbtubise, in prima fila nel 1963 e protagonista di una scommessa (vinta) con Parnelli Jones su chi avrebbe completato in testa il primo giro. Buono anche l'ottavo posto in qualifica di Bobby Unser con la Ferguson-Novi nel 1965, ma, da lì in poi, più nulla.

## Struggente tramonto, ma senza oblio

Granatelli dopo il 1966 dismette il marchio Novi, che va a prender sole sulla spiaggia dei rimpianti e delle occasioni perdute. A Indy proprio nel 1966 il giovane Greg Weld sbatte in qualifica l'ultimo telaio Granatelli-Novi della storia, mancando il via anche nella gara di Atlanta. È la fine. La monoposto non si vedrà mai più. Eppure la Novi fa ancora parte dell'immaginario nelle corse Usa. Come raccontava il vecchio Granatelli, la prima volta che la vide gli entrò nell'anima: «Non dimenticherò mai quel giorno. Ero a Indy 1946 e alla curva 4 vidi sbucare Hepburn con la Novi coperto dal fumo blu delle gomme. Sapevo che era lui ma nascosto, perché il motore stava mangiando caucciù, con la macchina in derapata e la sgommata della trazione anteriore tale da lasciare due strisce in tutto il rettilineo principale. Spaventoso! Quindici anni dopo per me è stato bellissimo fare parte di questa leggenda, accompagnandola in pista fino al meritato riposo». Il motore Novi V8 ulula ancora a vita persa nella fantasia selettiva di chi l'ha udito, da Monza a Indy. Con personalità, fascinazione e magnetismo così potenti, da ribattezzare e dare il nome a ben dieci chassis realizzati dal 1935 al 1966, tra Miller, Kurtis, Ferguson e Granatelli.

Perché null'altro conta, se a spingerti e a farti innamorare sono i decibel di un superquadro Novi. La cosa al mondo che si è rivelata più trionfale sfrecciando, peraltro senza mai vincere una gara. ●

nuel Fangio, alla sua ultima stagione di gare, che ne esce con grande impressione ma è costretto a non correre per motivi contrattuali. È curioso notare che sul telaio Miller (ancora a motore Ford) poi rilevato dai fratelli Winfield nel 1941, tre anni prima nelle libere aveva fatto qualche giro il vecchio Tazio Nuvolari, anche lui senza poi correre. Così resta il fatto che ben due macchine in qualche modo nell'orbita Novi in realtà abbiano utilizzato i due più grandi campioni racing dell'era classica: ciò aggiunge all'aura alla mistica fama, nella storia della griffe.

## Dal 1961 arriva il grande Andy Granatelli

All'inizio degli Anni '60 l'idealista patron mecenate Lou Welch, in carica dal 1946, getta la spugna e cede tutto a Andy Granatelli, il quale, vulcanico e creativo come non mai, fa di tutto per dare vita alla resurrezione della Novi, dapprima con due telai Kurtis 500K, dal 1962, e poi nel biennio 1964-1965 con la Fergu-

PER UN QUARTO  
DI SECOLO A INDY  
LA NOVI È STATA  
SINONIMO  
DI ENTUSIASMO,  
POTENZA E PAURA

ANDY GRANATELLI



# Leone grandi artigli

**LA CONCEPT 508 PEUGEOT SPORT INTRODUCE UNA GAMMA DI VETTURE IBRIDO-BENZINA-ELETTRICO AD ALTISSIME PRESTAZIONI**

**L**a **Concept 508** Peugeot Sport Engineered, ispirata a Nuova 508 Peugeot Hybrid, introduce una gamma di vetture ibride benzina/elettrico ad altissime prestazioni e promette una driving experience unica. La nuova concept car ibrida, caratterizzata da una linea fastback, dinamica e moderna, abbina alte prestazioni e basse emissioni offrendo delle performance inedite per le vetture del marchio Peugeot.

Con la nuova concept car ibrida, Peugeot intende dimostrare che l'elettricità è la

fonte di una nuova era di prestazioni intelligenti, capaci di abbinare potenza ed efficienza per offrire sensazioni rivoluzionarie alla guida. La nuova gamma di prodotti elettrici, ispirata al puro piacere di guida, sarà sviluppata da Peugeot Sport.

La Concept 508 Peugeot Sport Engineered pone le basi di un nuovo corso stilistico sportivo ed incisivo, che caratterizzerà i futuri veicoli ibridi Peugeot ad alte prestazioni.

Il design della Concept 508 Peugeot Sport Engineered è impreziosito dalla specia-

le tinta della carrozzeria che, grazie alle microparticelle perlacee di "Grigio Selenium", modifica il suo aspetto in base alla luce. L'impatto visivo di questa tinta speciale è ulteriormente esaltato dagli inserti "Kryptonite".

Gli artigli di leone sono rappresentati attraverso 3 tratti obliqui Kryptonite, e replicati da fari posteriori full led 3D. Le cromature sono state sostituite da inserti nero brillante e gli emblematici Leoni e monogrammi "508" sono anodizzati, come sulla concept car Peugeot e-Legend.

I retrovisori esterni presentano un involucro in fibra di carbonio, emblema di uno spirito sportivo senza tempo.

Il nuovo design aerodinamico conferisce alla Concept 508 Peugeot Sport Engineered un look sofisticato ed aggressivo allo stesso tempo.

Nella parte anteriore, il paraurti è ancora maggiormente definito, con le grandi prese d'aria situate accanto ai flap laterali. La griglia fende e dirige l'aria verso il radiatore con la sue lamine fluttuanti. Con un nuovo dettaglio stilistico, le alette si restringono all'altezza dei deflettori. L'equi-



librio e la raffinatezza continuano anche nella parte posteriore. Non è stato aggiunto alcuno spoiler, ma il carattere della vettura è stato rafforzato grazie a un nuovo estrattore

Il volante compatto incrementa il controllo l'agilità e l'Head-up Digital Display aiuta il conducente a concentrarsi completamente sulla strada.

I nuovi sedili con supporto ottimizzato sono rivestiti in Alcantara® di qualità superiore con impunture in Kryptonite e Nero Onyx. Ogni parte dell'abitacolo è scolpita, compresi i montanti anteriore, centrale e posteriore, che sono rifiniti in Alcantara®. Anche il comando ad impulsi del cambio automatico è rivestito di Alcantara® e promette al conducente una nuova esperienza sensoriale.

I pannelli delle portiere sono caratterizzati da alveoli in Kryptonite che si rimpiccioliscono fino a formare una striscia uniforme sul cruscotto, la cui parte superiore riporta impunture in Kryptonite. La console centrale è rifinita in fibra di carbonio che trasmette sportività ed eleganza.

L'abbinamento del motore PureTech 200 con un motore elettrico da 110 CV nella parte anteriore ed un altro elettrico da 200 CV nella parte posteriore, assicura delle

prestazioni eccezionali, con una coppia massima di ben 500 Nm, oltre al vantaggio della trazione integrale.

Il know-how e la competenza di Peugeot Sport nei motori ad alte prestazioni e nei telai da competizione assicurano a questa concept car una precisione di guida e delle prestazioni di prim'ordine.

Concept 508 Peugeot Sport Engineered è equipaggiata con pneumatici Pilot Sport 4S Michelin da 245/35 R20, che offrono un'aderenza eccezionale.

Senza cedere a compromessi, le eccezionali prestazioni della nuova concept car abbinano i vantaggi della tecnologia ibrida ad una reale efficienza, con la possibilità di percorsi in modalità full electric fino a 50 km (WLTP).

Nella modalità Sport, la propulsione termica ed elettrica si sommano fino a 190 km/h per un'accelerazione entusiasmante. ●



#### PRESTAZIONI INTELLIGENTI

Con la nuova concept car ibrida, Peugeot intende dimostrare che l'elettricità è la fonte di una nuova era di prestazioni intelligenti, capaci di abbinare potenza ed efficienza per dare sensazioni rivoluzionarie alla guida



#### I NUMERI

Le prestazioni della nuova concept car ibrida Concept 508 Peugeot Sport Engineered sono paragonabili a quelle di una vettura a combustione interna da 400 CV:

da 0 a 100km/h: 4.3 s

400 m partenza

da fermo: 12.5 s

1000 m partenza

da fermo: 23.2 s

80 - 120 km/h: 2.5 s

80 - 180 km/h: 9.3 s

Velocità massima:  
250 km/h.

Le emissioni di CO2  
sono di appena  
49 g/km (WLTP)!

# Leclassefiche

## VELOCITÀ

### FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 46  
Budapest (Ung), 3-4 agosto 2019

**Gara-1:** 1. Nicholas Latifi (DAMS) 37 giri in 1:02'40"/675 alla media di 155,133 km/h; 2. de Vries (ART Grand Prix) a 0"752; 3. Aitken (Campos Racing) a 1"045; 4. Ghiotto (UNI-Virtuosi) a 2"995; 5. Câmara (DAMS) a 4"144; 6. King (MP Motorsport) a 5"048; 7. Matsushita (Carlin) a 5"282; 8. Schumacher (Prema Racing) a 15"807; 9. Zhou (UNI-Virtuosi) a 17"795; 10. Iloft (Sauber Junior Team by Charouz) a 18"562; 11. Hubert (BWT Arden) a 20"018; 12. Mazepin (ART Grand Prix) a 22"072; 13. Alesi (Trident) a 22"754; 14. Correa (Sauber Junior Team by Charouz) a 23"756; 15. Gelael (Prema Racing) a 28"183; 16. Calderón (BWT Arden) a 1'15"823; 17. Raghunathan (MP Motorsport) a 1'16"712; 18. Boschung (Trident) a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 33° di King in 1'32"436 alla media di 170,621 km/h.

**Gara-2:** 1. Mick Schumacher (Prema Racing) 28 giri in 43'59"841 alla media di 167,230 km/h; 2. Matsushita (Carlin) a 1"453; 3. Câmara (DAMS) a 3"396; 4. King (MP Motorsport) a 4"177; 5. Aitken (Campos Racing) a 4"960; 6. de Vries (ART Grand Prix) a 11"428; 7. Latifi (DAMS) a 12"314; 8. Ghiotto (UNI-Virtuosi) a 12"930; 9. Zhou (UNI-Virtuosi) a 13"821; 10. Iloft (Sauber Junior Team by Charouz) a 23"877; 11. Hubert (BWT Arden) a 26"891; 12. Alesi (Trident) a 29"527; 13. Delétraz (Carlin) a 35"741; 14. Correa (Sauber Junior Team by Charouz) a 38"514; 15. Mazepin (ART Grand Prix) a 39"932; 16. Maini (Campos Racing) a 40"093; 17. Gelael (Prema Racing) a 40"737; 18. Boschung (Trident) a 42"857; 19. Raghunathan (MP Motorsport) a 59"688.

**Giro più veloce:** il 4° di Matsushita in 1'33"056 alla media di 169,485 km/h.

**Campionato:** 1. de Vries 196 punti; 2. Latifi 166; 3. Câmara 141; 4. Ghiotto 135; 5. Aitken 134; 6. Zhou 107; 7. Matsushita 85; 8. Hubert 77; 9. Delétraz 60; 10. King 59; 11. Schumacher 45; 12. Correa 36; 13. Bocciacci 30; 14. Iloft 28; 15. Markelov 16; 16. Gelael 11; 17. Mazepin 6; 18. Boschung 3; 19. Alesi 1.

## FORMULA 3

Resoconto della gara a pag. 48  
Budapest (Ung), 3-4 agosto 2019

**Gara-1:** 1. Lundgaard (ART) a 22 giri 35"48"828 alla media di 161,404 km/h; 2. Fewtrell (ART) a 3"712; 3. Hughes (HWA Racelab) a 13"912; 4. Vips (Hitech) a 16"902; 5. Shwartzman (Prema) a 18"793; 6. Drugovich (Carlin) a 20"835; 7. Pulcini (Hitech) a 21"917; 8. Armstrong (Prema) a 24"223; 9. Tsunoda (Jenzer) a 24"627; 10. Sargeant (Carlin) a 27"997; 11. Daruvala (Prema) a 30"241; 12. DeFrancesco (Trident) a 30"344; 13. Fernandez (Campos) a 33"097; 14. Kari (Trident) a 33"442; 15. Scherer (Sauber by Charouz) a 33"734; 16. Lawson (MP Motorsport) a 34"565; 17. Laaksonen (MP Motorsport) a 34"714; 18. Yifei (Hitech) a 34"997; 19. Viscaal (HWA Racelab) a 35"734; 20. Natori (Carlin) a 38"182; 21. Estner (Jenzer) a 40"448; 22. Hyman (Sauber by Charouz) a 42"939; 23. Andres (HWA Racelab) a 49"753; 24. Deledda (Campos) a 51"464; 25. Carrara (Jenzer) a 53"280; 26. Peroni (Campos) a 1'03"313 \*\*

\*\* Penalità di 30"

**Giro più veloce:** Lundgaard in 1'36"055 alla media di 164,193 km/h.

**Gara-2:** 1. Armstrong (Prema) a 22 giri 35"26"061 alla media di 163,133 km/h; 2. Pulcini (Hitech) a 12"670; 3. Hughes (HWA Racelab) a 18"984; 4. Vips (Hitech) a 24"401; 5. Lundgaard (ART) a 25"564; 6. Tsunoda (Jenzer) a 25"889; 7. Daruvala (Prema) a 29"557; 8. Sargeant (Carlin) a 37"297; 9. Lawson (MP Motorsport) a 38"326; 10. Viscaal (HWA Racelab) a 39"726; 11. DeFrancesco (Trident) a 42"535; 12. Kari (Trident) a 44"271; 13. Scherer (Sauber by Charouz) a 44"730; 14. Andres (HWA Racelab) a 45"752; 15. Estner (Jenzer) a 46"061; 16. Peroni (Campos) a 47"164; 17. Verschoor (MP Motorsport) a 47"437; 18. Laaksonen (MP Motorsport) a 48"276; 19. Beckmann (ART) a 48"515; 20. Zandvoort (Sauber by Charouz) a 49"061; 21. Carrara (Jenzer) a 53"521; 22. Yifei (Hitech) a 56"636; 23. Fernandez (Campos) a 58"296; 24. Fewtrell (ART) a 58"550; 25. Hyman (Sauber by Charouz) a 1'04"567; 26. Deledda (Campos) a 1'06"260; 27. Piquet (Trident) a 1'11"427

**Giro più veloce:** Armstrong

1'35"307 alla media di 165,482 km/h.

**Campionato:** 1. Shwartzman 124 punti; 2. Vips 112; 3. Daruvala 104; 4. Armstrong 98; 5. Lundgaard 73; 6. Hughes 56; 7. Fewtrell 55; 8. Pulcini 53; 9. Piquet 43; 10. Lawson 22.

## PORSCHE SUPER CUP

Resoconto della gara a pag. 50  
Budapest (Ung), 3-4 agosto 2019

**Gara:** 1. Ammermüller (Bwt Lechner Racing) 15 giri in 28'25"032 alla media di 138,666 km/h; 2. Andlauer (Bwt Lechner Racing) a 2"961; 3. ten Voorde (Mrs Gt-Racing) a 6"386; 4. Ellinas (Momo Megatron Lechner Racing) a 6"703; 5. Pereira (Momo Megatron Lechner Racing) a 6"960; 6. Latorre (Fach Auto Tech) a 7"418; 7. Ouaremini (Dinamic Motorsport) a 10"833; 8. Güven (Martinet by Almeras) a 11"209 (1. Rookie); 9. Mawson (Team Australia) a 14"052; 10. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 16"321; 11. Evans (Fach Auto Tech) a 17"984; 12. Chevalier (Martinet by Almeras) a 18"925; 13. Simmenauer (Lechner Racing Middle East) a 20"386; 14. Wolf (Team Project 1-Fach) a 21"979; 15. Splunterer (Team Gp Elite) a 23"280; 16. Pedersen (Dinamic Motorsport) a 23"919; 17. Nakken (Team Project 1-Fach) a 24"701; 18. Lindland (Pierre Martinet by Almeras) a 26"632 (1. Pro-Am); 19. Hack (Lechner Racing Middle East) a 26"976; 20. van Kuijk (Team Gp Elite) a 33"594; 21. Mansilla (Mrs Cup-Racing) a 37"416; 22. P. Sager (Dinamic Motorsport) a 46"577; 23. Grove (Team Australia) a 53"167; 24. Mateu (Pierre Martinet by Almeras) a 53"599; 25. Taylor (Mrs Gt-Racing) a 58"057; 26. Karlsson (Mrs Cup-Racing) a 59"002; 27. Vincze (Mrs Gt-Racing) a 1'38"855.

**Giro più veloce:** Andlauer in 1'49"551 alla media di 143,965 km/h.

## RALLY

### WRC

Resoconto della gara a pag. 56

### Rally Finlandia

Jyväskylä (FIN), 1-4 agosto 2019

**Assoluta:** 1. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) in 2.30'40"3; 2. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC) a 25"6; 3. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 33"2; 4. Mikkelsen-Jæger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 53"4; 5. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC) a 56"1; 6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'32"4; 7. Breen-

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

### 10-11 agosto

### TEST SUPERGT

a Sugo

supergt.net

### DTM

a Brands Hatch

www.dtm.com/en/starting-page

### W SERIES

a Brands Hatch

wseries.com

### GT TEDESCO

a Zandvoort

### F4 TEDESCA

a Zandvoort

www.adac-motorsport.de/adac

### NASCAR

a Michigan

www.nascar.com

### 15 agosto

### TEST PRO MAZDA

a Madison

www.promazda.com

### TEST INDY LIGHTS

a Madison

www.indylights.com

### 17-18 agosto

### INDYCAR

a Pocono

www.indycar.com

### SUPER FORMULA

a Motegi

superformula.net

### F3 JAPANESE

a Motegi

### BRITISH F3

a Silverstone

www.britishf3.com

### GT TEDESCO

al Nurburgring

### F4 TEDESCA

al Nurburgring

www.adac-motorsport.de/adac

### F4 INGLESE

a Thruxton

www.britishf3.com

### NASCAR

a Bristol

www.nascar.com

## SALITA

17-18 agosto

### CEM

St. Ursanne-Les Rangiers

## RALLY

10-11 agosto

### COPPA RALLY 8

16° Rally del Tirreno

www.topcompetition.it/rallydeltirreno/it

### STORICO TRZ

3° Tirreno Historic Rally

www.topcompetition.it/rallydeltirreno/it

Nagle (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'38"2; 8. Suninen-Lehtinen (Ford Fiesta WRC) a 2'33"8; 9. Rovnanperä-Halttunen (Škoda Fabia R5 evo) a 7'54"1; 10. Gryazin-Fedorov (Škoda Fabia R5) a 10'28"7; 11. Huttunen-Lukka (Hyundai i20 R5) a 10'42"7; 12. Kristoffersson-Skjærmoen (Volkswagen Polo GTI R5) a 12'32"5; 13. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5 MK2) a 12'41"1; 14. Loubet-Landaia (Škoda Fabia R5 evo) a 17'13"2; 15. Solberg-Minor-Petrasko (Škoda Fabia R5 evo) a 21'15"5; 16. Asunmaa-

Salo (Škoda Fabia R5) a 24'25"9; 17. Kristensson-Appelskog (Ford Fiesta R2T19) a 24'36"9; 18. Solans-Barreiro (Ford Fiesta R2T19) a 26'04"9; 19. Virtanen-Pietiläinen (Ford Fiesta WRC) a 27'05"0; 20. Tuuri-Ruotsalainen (Škoda Fabia R5) a 27'49"1; 21. Juona-Määttänen (Ford Fiesta R2T19) a 30'47"3; 22. Lähde-niemi-Suutarinen (Ford Fiesta R2T19) a 31'09"9; 23. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R2T19) a 31'21"2; 24. Poom-Järveoja (Ford Fiesta R2T19) a 36'31"7; 25. Miele-Beltrame (Škoda Fa-

A destra, l'equipaggio Kristensson-Appelskog, su Ford Fiesta R2T19, vincitore in Finlandia nella sfida riservata al Mondiale Junior e 17° assoluto

BETTIOLO





## SPORT

bia R5) a 36'44"0; 26. Røyhkiö-Mannisenmäki (Ford Fiesta R2T19) a 38'02"1; 27. Johnston-Kihurani (Ford Fiesta R2T19) a 38'19"2; 28. Öhman-Sparre (Ford Fiesta R2) a 39'52"1; 29. Diaz-Aboitiz-Sanjuan (Škoda Fabia R5) a 42'54"9; 30. Oldrati-De Guio (Ford Fiesta R2T19) a 44'15"3; 31. Nobre-Morales (Škoda Fabia R5) a 45'39"7; 32. Lyytikäinen-Plosila (Škoda Fabia R5) a 46'54"6; 33. Hytönen-Lidebjer-Granberg (Ford Fiesta R2) a 54'32"2; 34. Huuhka-Metsö (Ford Fiesta R5) a 55'52"2; 35. Pynnönen-Hantunen (Škoda Fabia R5) a 56'45"5; 36. Soininen-Andergård (Ford Fiesta R5) a 1.01'17"9; 37. Knacker-Wenzel (Ford Fiesta R2T19) a 1.03'29"5; 38. France-Haddad (Citroën DS3 R3T) a 1.07'43"7; 39. Kaisanlahti-Koponen (Ford Fiesta R2T) a 1.08'28"3; 40. Takale-Garrod (Ford Fiesta R2) a 1.11'10"0; 41. Zaldivar-Mussano (Ford Fiesta R2T19) a 1.18'16"2; 42. Sesks-Malnieks (Ford Fiesta R2T19) a 1.21'08"6; 43. Lindholm-Korhonen (Volkswagen Polo GTI R5) a 1.23'03"6; 44. Manninen-Sillanpää (Ford Fiesta R2T) a 1.24'30"5; 45. Munster-Louka (Škoda Fabia R5) a 1.36'14"5; 46. Becx-van Barschoot (Ford Fiesta R5) a 1.36'52"4; 47. Amourette-Gauduin (Citroën DS3 R5) a 1.43'28"9; 48. Williams-Hall (Ford Fiesta R2T19) a 1.44'39"6; 49. Washio-Suzuki (Toyota Vitz R1B) a 2.17'18"1.

### LE TAPPE

**1. giornata:** 1. Latvala in 1.04'01"1; 2. Meeke a 1"2; 3. Lappi a 2"4; 4. Tanak a 2"6; 5. Breen a 14"2; 6. Mikkelsen a 14"6; 7. Ogier a 15"3; 8. Neuville a 30"9; 9. Suninen a 52"6; 10. Greensmith a 1'38"3.  
**2. giornata:** 1. Tanak in 2.08'49"4; 2. Lappi a 16"4; 3. Latvala a 28"8; 4. Mikkelsen a 50"5; 5. Ogier a 53"1; 6. Breen a 59"1; 7. Neuville a 1'19"3; 8. Suninen a 2'05"3; 9. Greensmith a 4'09"7; 10. Rovannerper a 6'33"5.  
**LE PROVE SPECIALI**

### PS1 Harju (2,31 km):

1. Neville in 1'47"3; 2. Tanak a 0"7; 3. Meeke a 1"2; 4. Ogier a 1"3; 5. Mikkelsen a 2"2; 6. Suninen, Latvala, Breen a 2"4; 9. Lappi a 3"1; 10. Rovannerper a 4"8.

**PS2 Oittala (19.34):** 1. Tanak in 11'25"5; 2. Meeke a 0"4; 3. Latvala a 0"8; 4. Lippi a 1"6; 5. Ogier a 3"9; 6. Breen a 5"2; 7. Mikkelsen a 5"6; 8. Suninen a 6"1; 9. Neuville a 10"2; 10. Greensmith a 17"7.

**PS3 Moksi (20.04):** 1. Tanak a 21'21"9; 2. Meeke a 0"3; 3. Latvala a 3"7; 4. Lappi a 4"7; 5. Ogier a 8"7; 6. Breen a 9"7; 7. Mikkelsen a 9"5; 8. Suninen a 13"4; 9. Neuville a 17"3; 10. Greensmith a 29"6.

**PS4 Urria (12.28):** 1. Tanak in 27'31"1; 2. Meeke a 1"1; 3. Latvala a 2"5; 4. Lappi a 4"7; 5. Breen a 8"4; 6. Ogier a 8"5; 7. Mikkelsen a 10"2; 8. Suninen a 19"2; 9. Neuville a 20"6; 10. Greensmith a 35"9.

**PS5 Ässämäki (12.33):** 1. Tanak in 33'20"8; 2. Meeke a 4"2; 3. Latvala a 5"9; 4. Lappi a 6"2; 5. Breen a 9"5; 6. Ogier a 11"7; 7. Mikkelsen a 11"7; 8. Neuville a 23"9; 9. Suninen a 26"4; 10. Greensmith a 57"4.

**PS6 Änekoski (7.80):** 1. Tanak in 36'59"4; 2. Latvala a 5"4; 3. Meeke a 5"8; 4. Lappi a 6"9; 5. Breen a 9"1; 6. Ogier a 12"6; 7. Mikkelsen a 13"9; 8. Neuville a 23"9; 9. Suninen a 30"9; 10. Greensmith a 1'02"8.

**PS7 Moksi 2:** 1. Latvala in 9'45"7; 2. Meeke, Lappi a 0"1; 4. Mikkelsen a 4"9; 5. Ogier a 5"4; 6. Tanak a 5"8; 7. Breen a 6"3; 8. Neuville a 8"3; 9. Suninen a 9"2; 10. Gre-

ensmith a 14"3.

**PS8 Urria 2:** 1. Mikkelsen in 6'02"8; 2. Lappi a 0"3; 3. Latvala a 1"3; 4. Meeke a 1"4; 5. Tanak a 1"5; 6. Breen a 1"6; 7. Ogier a 2"3; 8. Neuville a 3"6; 9. Suninen a 7"2; 10. Greensmith a 9"9.

**PS9 Ässämäki 2:** 1. Latvala a 5'43"8; 2. Lappi a 0"5; 3. Meeke 1"4; 4. Tanak a 1"5; 5. Ogier a 2"7; 6. Neuville a 2"2; 7. Mikkelsen a 2"3; 8. Breen a 3"1; 9. Suninen a 7"4; 10. Greensmith a 11"1.

**PS10 Änekoski 2:** 1. Latvala e Meeke in 3'33"1; 3. Ogier e Mikkelsen a 0"5; 5. Neuville e Breen a 0"9; 7. Tanaka a 1"; 8. Lappi a 1"4; 9. Greensmith a 4"1; 10. Suninen a 4"4.

**PS11 Harju 2:** 1. Neuville in 1'48"3; 2. Ogier e Meeke a 0"5; 4. Tanak a 0"8; 5. Mikkelsen a 1"1; 6. Breen e Lappi a 1"2; 8. Latvala a 1"3; 9. Suninen a 1"5; 10. Kristofferson a 3"3.

**PS12 Pihlajakoski (14.42):** 1. Tanak in 7'30"00; 2. Lappi a 2"5; 3. Latvala a 3"1; 4. Meeke a 3"6; 5. Mikkelsen a 4"9; 6. Neuville a 5"2; 7. Breen a 7"3; 8. Ogier a 9"7; 9. Suninen a 11"8; 10. Lindholm a 20"6.

**PS13 Päijälä (22.87):** 1. Meeke in 10'37"44; 2. Latvala a 1"1; 3. Tanak a 1"8; 4. Lappi a 5"8; 5. Ogier a 9"1; 6. Breen a 9"5; 7. Neuville a 12"5; 8. Mikkelsen a 11"9; 9. Suninen a 13"8; 10. Greensmith a 22"9.

**PS14 Kakaristo (18.70):** 1. Tanak in 9'00"1; 2. Lappi a 8"1; 3. Mikkelsen a 8"6; 4. Ogier a 10"3; 5. Neuville a 10"5; 6. Breen a 13"1; 7. Latvala a 14"1; 8. Suninen a 17"4; 9. Lindholm a 28"6; 10. Greensmith a 29"4.

**PS15 Leustu (10.50):** 1. Latvala in 5'27"2; 2. Tanak a 0"1; 3. Lappi a 1"4; 4. Ogier a 2"2; 5. Breen a 2"8; 6. Mikkelsen a 3"2; 7. Neuville a 4"6; 8. Suninen a 5"8; 9. Greensmith a 14"9; 10. Rovannerper a 17"5.

**PS16 Pihlajakoski 2:** 1. Lappi in 7'21"5; 2. Ogier a 2"1; 3. Tanak a 3"7; 4. Neuville a 3"8; 5. Mikkelsen a 5"1; 6. Breen a 5"6; 7. Latvala a 6"4; 8. Suninen a 10"1; 9. Greensmith a 18"3; 10. Rovannerper a 22"4.

**PS17 Päijälä 2:** 1. Tanak in 10'28"9; 2. Lappi a 2"; 3. Latvala a 5"9; 4. Ogier a 6"2; 5. Breen a 6"6; 6. Mikkelsen a 7"5; 7. Suninen a 9"7; 8. Greensmith a 19"7; 10. Rovannerper a 35"3.

**PS18 Kakaristo 2:** 1. Lappi in 8'51"5; 2. Tanak a 0"5; 3. Mikkelsen a 2"5; 4. Latvala a 5"6; 5. Ogier, Breen a 5"7; 7. Suninen a 7"5; 8. Neuville a 10"3; 9. Greensmith a 20"4; 10. Lindholm a 27"2.

**PS19 Leustu 2:** 1. Mikkelsen a 5'22"9; 2. Tanak a 0"1; 3. Neuville a 0"6; 4. Latvala a 1"4; 5. Ogier a 2"2; 6. Lappi a 2"6; 7. Breen a 3"5; 8. Suninen a 5"5; 9. Greensmith a 10"2; 10. Rovannerper a 17"6.

**PS20 Laukaa (11.75):** 1. Tanak in 5'29"7; 2. Ogier a 1"1; 3. Latvala a 2"1; 4. Mikkelsen a 2"7; 5. Lappi a 3"6; 6. Breen a 5"6; 7. Neuville a 7"7; 8. Suninen a 10"4; 9. Meeke a 12"5; 10. Greensmith a 14"8.

**PS21 Ruuhimäki (11.12):** 1. Latvala in 5'30"9; 2. Mikkelsen a 0"7; 3. Ogier a 1"4; 4. Tanak a 1"6; 5. Neuville a 2"; 6. Lappi a 3"6; 7. Breen a 4"6; 8. Meeke a 5"9; 9. Suninen a 7"8; 10. Lindholm a 18"3.

**PS22 Laukaa 2:** 1. Mikkelsen in 5'23"1; 2. Lappi a 0"4; 3. Ogier a 0"5; 4. Tanak a 1"3; 5. Latvala a 1"7; 6. Neuville a 5"6; 7. Suninen a 6"4; 8. Breen a 7"6; 9. Lindholm a 17"7; 10. Gryazin a 18"4.

**PS23 Ruuhimäki 2 (Power Stage):** 1. Tanak in 5'24"3; 2. Neuville a 0"7; 3. Mikkelsen a 2"4; 4. Ogier a 2"9; 5. Latvala a 3"5; 6. Breen a 4"2; 7. Lappi a 4"5; 8. Suninen a 6"8; 9. Lindholm a 22"3; 10. Rovannerper a 24"7.



## ANTONIO VASTA CAMPIONE U-15

Nella Cat. Under 15 della E-Selezione, il Campione Assoluto è il giovane Antonio Vasta, autore di una stagione semplicemente impeccabile. Il bravo e veloce pilota di Centuripe, ha preceduto il fratello, Salvo Vasta, e l'ottimo Simone Di Marco, altro protagonista di spicco della Serie. Al quarto e quinto posto, hanno concluso rispettivamente Salvo Di Leo e Gianluca Manmana. Per la categoria riservata ai piloti Sn1, il Campionissimo è il pugliese Vito Leonardo Pignalosca (che mette un altro titolo in bacheca), che ha preceduto l'amico/avversario di sempre, il 4 volte Campione Sn1, Tomas Denis Calvagni.

**VUOI SAPERNE DI PIÙ SULLA SELEZIONE? Contatta la segreteria scrivendo a: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it). La Snp, può essere seguita su facebook/ [selezionenazionalepilotti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepilotti), o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).**

## RIVISTE

**VENDO AUTOSPRINT** dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

**RICERCO AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modelli auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

**VENDO COLLEZIONE** di rivista Autosprint, tutti i numeri dall'anno 1970 a tutto il 2000, in ottime condizioni di conservazione. Annuncio per collezionisti appassionati di automobili sportive. Contattatemi tel. 333-8905010 oppure via mail a [giovanni.brenzverca@gmail.com](mailto:giovanni.brenzverca@gmail.com)

## REGALO ANNATE

complete riviste Conti Editore: Autosprint. dal 1999 ad oggi, Auto dal 1985 al 2014.

Vincenzo Mini - Via Torquato Tasso 94 - 90144 Palermo, email: [vincenzomini1952@contieditore.com](mailto:vincenzomini1952@contieditore.com), tel. 330-844813.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

**Redazione:** Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

**Registrazione:** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

**Abbonamenti:** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX)

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi ad prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità** Italia ed estero: Sport Network S.r.l. [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Leclerc e Hamilton sul bagnato di Hockenheim hanno vissuto momenti assai negativi



LAT

LA GARA BAGNATA DI HOCKENHEIM FA ANCORA DISCUTERE

# In F.1 pioggia...benedetta!

**A**nche la Mercedes è preoccupata per la situazione in Ferrari, non piace neanche a loro vincere facile: vogliono la battaglia in pista e la vittoria meritata. Purtroppo l'avversario principale al momento non è all'altezza e a quanto pare battere un altro team non gli rende onore come battere la Ferrari; questo fa capire cosa conta la Ferrari in F.1 e spero, come lo sperano tutti, che torni presto competitiva e risolva i vari problemi e battaglie con questa Mercedes, che merita un degno avversario.

**Red Roby**

Eccoli qui i signori tedeschi della Mercedes - quelli scappati dopo due anni (1998-1999) da Le Mans per manifesta e volante inferiorità tecnica - a festeggiare il 125° anniversario e le 200 gare con coppole, borsalini, bretelle, scarpe di cuoio e perfino scomode tute. Anni '50 per i meccanici. Irridenti e sfrontati loro possono lavorare scomodi, pensare alle frivolezze perché hanno Fia e Pirelli dalla loro parte. E così la Ferrari della gestione Binotto-Camilleri ne esce doppiamente umiliata: avevano capito i problemi di Silverstone, ora dovranno capire quelli di Hockenheim. La peggior qualifica di questo secolo dopo quella di Gran Bretagna 2014.

**KKK**

Serve qualcuno sopra Binotto che sia molto competente di F.1 e non disdegni di dare una sveglia all'ambiente, uno come Marchionne (che era a digiuno di F.1 ma sapeva far correre i suoi collaboratori) o Ferrari (che sapeva far muovere l'intera F.1 come voleva lui): e assolutamente in questo momento tali figure non ci sono, nemmeno di striscio. Qualcuno però che non sia distruttivo ma che sappia caricare l'ambiente e spronarlo a mantenere la concentrazione. Anche Ferrari non fu perfettissimo in questo, ma almeno era il capo e sentiva su di sé l'intera responsabilità, che non delegava.

**Daniele Sole**

L'errore di Leclerc in Germania è stato provocato da una lettura sbagliata della gara da parte dei box... È inutile che continuiamo a nascondere l'inadeguatezza di chi opera sulle strategie. Leclerc dei quattro in lizza era quello che aveva le gomme intermedie migliori. Già Vettel aveva messo le slick insieme a Verstappen e Bottas e i loro tempi erano decisamente più alti, perché una parte del circuito era ancora bagnata. Infatti mentre Hamilton e Leclerc erano ancora in pista con le intermedie, sia Verstappen che Bottas hanno commesso errori con le slick. Leclerc doveva restare in pista almeno fino al rien-

tro di Hamilton, invece si sono lasciati fregare dalla voglia di prendere la posizione su Verstappen e Bottas dopo i loro errori, ma inserendo Charles in una roulette... Bastava aspettare qualche giro. Con le strategie non hanno capito nulla...

**Mattia08**

Proprio dove è uscito Leclerc, a Hockenheim c'è il cartellone "Mercedes Benz 125 years Motorsport" e proprio Charles Leclerc in pratica lo ha quasi buttato giù... Tanti pit stop, tante safety car, tante gomme e tante girandole, nel Gp di Germania, sia per quanto riguarda vincitori che vinti, all'interno di una sfida che non si vedeva così intensa da anni. Eppure la Mercedes ha perso la testa con Lewis Hamilton e anche col violento urto di Valtteri Bottas. Quanto allo sfortunato Charles Leclerc, mi viene in mente la frase "La vittoria più bella è quella che deve ancora arrivare", come diceva Enzo Ferrari.

**Zoran13**

*Questa volta proponiamo cinque commenti random dei nostri lettori & internet follower sul Gp di Germania a Hockenheim, senza chiosarli, confermarli o smentirli, ma solo per dare l'idea di quanto la spruzzata di pioggia della gara tedesca sia tornata paradossalmente a infuocare l'atmosfera della F.1. Ce ne era davvero bisogno, al di là delle opinioni di ciascuno. Sempre più dell'idea che prima di ogni Gp dovrebbero rendere obbligatorio il passaggio di uno stormo di Canadair pronti a riversare sull'asfalto oceani d'acqua. E via.*

**AUTO SPRI NT**

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**  
Ricerca fotografica:  
**Chicco Rimondi**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Coggi, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
**abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto SPRI NT** **MOTO**

**AM** **GUERRA SPORTIVO** **SPORT STYLE**



# ALLACCIA LA CINTURA

**GOLD**  
COLLECTION  
**GOLD**

**OGNI MESE STORIE  
AD ALTA VELOCITÀ**

**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,  
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI  
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola\*  
15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F.1**



FEBBRAIO \_\_\_\_\_ LAUDA 70  
MARZO \_\_\_\_\_ ABARTH. Il mito dello Scorpione  
APRILE \_\_\_\_\_ FORMULA MAGIC  
MAGGIO \_\_\_\_\_ RALLY D'ITALIA  
GIUGNO \_\_\_\_\_ FIORIO 80 ANNI  
LUGLIO \_\_\_\_\_ 15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F.1

AGOSTO \_\_\_\_\_ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA  
SETTEMBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1  
OTTOBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2  
NOVEMBRE \_\_\_\_\_ ALFA ROMEO  
DICEMBRE \_\_\_\_\_ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1  
GENNAIO \_\_\_\_\_ BOLIDI DALLE MILLE VITE



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su [PrimaEdicola.it](http://PrimaEdicola.it) e ritirallo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su [www.autosprint.it/goldcollection](http://www.autosprint.it/goldcollection)

**AD AGOSTO  
LA SETTIMANA USCITA**

**"I 9 CAMPIONI DEL  
MONDO CON LA  
ROSSA"**

**AUTO  
SPRI  
NT**